Der Telegraphentarif

für den inneren Verkehr im Reichstelegraphengebiet.

(Eine finanzpolitische Studie.)

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde.

Der hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg i. B.

vorgelegt von

Hugo Heidecker
Ober-Postpraktikant in Leipzig.

Wilhelmshaven.
Buchdruckerei Th. Süß.
1910.

Dekan: Geheimrat Prof. Dr. O. Lenel.

Referent: Geh. Hofrat Prof. Dr. von Schulze-Gävernitz.

Dem Andenken
meines lieben Vaters.

Inhaltsübersicht.

Literaturverzeichnis.

v. Bar, Das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs. Berlin.

van der Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1894. (Im Hand- und Lehrbuche der Staatswissenschaften, herausgeg. v. Kuno Frankenstein, erste Abteilung, VII. Band).

Cohn, G., Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens. Stuttgart 1898.

Cohn, G., System der Finanzwissenschaft. Stuttgart 1889.

Cohn, G., Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. Stuttgart 1900.

v. Eheberg, Th., Finanzwissenschaft. Leipzig 1908.

Fuhrmann, O., Die Bedeutung des lokalen Nachrichtenverkehrs für das wirtschaftliche Leben unter besonderer Berücksichtigung des Telephonwesens im Reichspostgebiet. Berlin 1909.

Grunzel, System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.

Jung, J., Entwicklung des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren. Leipzig 1893.

Knies, K., Der Telegraph als Verkehrsmittel. Tübingen 1857.

Köhler, R., Die Reichs-Post- und Telegraphentarife in ihren rechtlichen Formen (Diss.). Berlin 1907.

Meili, F., Das Telegraphenrecht. Zürich 1871.

Meili, F., Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten. Leipzig 1888.

Neuberg, J., Post-, Telegraphen- und Fernsprechgesetzgebung. Leipzig 1903.

v. Philippovich, E., Grundriß der politischen Ökonomie. Tübingen 1906.

Pohle, Die Entstehung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. Leipzig (Teubner) 1908.

Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. I. Wien 1878 (abgekürzt Sax, Die Verkehrsmittel).

v. Schönberg, G., Handbuch der politischen Ökonomie. Tübingen 1886 (abgekürzt Schönbergs Hb.)

Schöttle, G., Der Telegraph in administrativer und finanzieller Hinsicht. Stuttgart 1883.

Schwaighofer, H., Die Grundlagen der Preisbildung im elektrischen Nachrichtenverkehr. München 1902.

de Terra, Soziale Verkehrspolitik. Berlin 1895.

Ullrich, P., Die Finanzen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Stettin 1909.

Veredarius, O., Das Buch von der Weltpost. Berlin 1886.

Wagner, Ad., Sozialökonomische Theorie des Transport- und Kommunikationswesens. Leipzig 1909.

Wagner, Ad., Finanzwissenschaft. Leipzig 1883.

Frh. zu Weichs-Glon, Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Tübingen 1894.

Zoepfl, G., Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten. Berlin 1898.

Wengler, A., Elektrizität und Recht. Leipzig 1900.

Entscheidungen des Reichs-Gerichts in Strafsachen Bd. 8 und 19.

Denkschrift des Reichs-Postamts „Der Worttarif für Telegramme". Berlin 1887.

Denkschrift „50 Jahre elektrischer Telegraphie 1848—1899". Berlin 1899. (Abgekürzt Jubiläumsdenkschrift.)

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstags.

Amtsblatt des Reichs-Postamts, Jhrg. 1886, 1891, 1900.

Archiv für Post und Telegraphie, Beihefte zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. Berlin (abgekürzt Arch. f. P. u. T.).

Finanzarchiv, Zeitschrift für die gesamte Finanzw. Herausgeg. v. Dr. G. Schanz. Stuttgart und Berlin, Jhrg. 1905 und 1906.

Handel und Gewerbe. Zeitschrift für die zur Vertretung von Handel und Gewerbe gesetzlich berufenen Körperschaften. 5., 7., 12. Jhrg.

Jahrbuch für Gesetz, Verwaltung und Volkswirtschaft. Herausg. v. Dr. v. Schmoller. 3. Jhrg. 1879, 10. Jhrg. 1886.

Journal télégraphique. Bern. Jhrg. 1904, 1906, 1907.

Zeitschrift für Schwachstromtechnik. München. 1.—3. Jhrg.

Zentralblatt für das Deutsche Reich. Jhrg. 1904, 1905, 1908.

Statistiken der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Statistik des Deutschen Reichs. Berlin 1909. Bd. 202, I.

Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1908. II.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. Bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Bd. XXVIII. 1907.

Statistique générale de la Télégraphie. Bureau international de l'Union Télégraphique. Bern. Année 1904, 1907.

Einleitung.

Im Deutschen Reiche gilt heute der Ausspruch Friedrichs des Großen: „Ni la politique ni le militaire peuvent prospérer si les finances ne sont pas entretenues dans le plus grand ordre“[1]), mehr denn je. Die Arbeit, die Finanzwirtschaft des Reichs auf eine sichere Grundlage zu stellen, ist mit der Verabschiedung der Finanzgesetze vom 15. Juli 1909, die dem Reichssäckel ein Mehr von jährlich 500 Millionen verheißen, nicht getan; es wird noch manche Quelle gesucht, manches Stück Boden für die Gewinnung von Reichseinnahmen urbar gemacht werden müssen. Denn die Ausgaben haben, wie die Zusammenstellungen im ersten Teile der vom Reichsschatzamt im vorigen Jahre herausgegebenen Denkschrift über das Finanzwesen der öffentlichen Körperschaften Deutschlands beweisen[2]), von jeher die Tendenz, innerhalb gewisser Zeitabschnitte schneller zu steigen als die Einnahmen, und die Richtigkeit der aus den neuen Steuern theoretisch berechneten Einnahmebeträge bedarf noch der Bestätigung durch den Erfolg der Praxis.

In solchen Zeiten darf sich der Blick nicht nur auf die Gewinnung neuer Einnahmequellen richten; er muß auch nach Möglichkeiten ausschauen, die vorhandenen Quellen ergiebiger zu gestalten, muß prüfen, ob alle Erscheinungen der staatlichen Finanzwirtschaft in Bahnen verlaufen, die ihren Zwecken und den geltenden Anschauungen über ihre Stellung zur Volkswirtschaft entsprechen. „Die Schwierigkeit“, sagt Cohn mit Bezug auf die Eisenbahnen, „neue Finanzquellen für Staat und Reich zu öffnen, gebietet desto größere Vorsicht gegen Verkümmerung der vorhandenen Quellen.“[3])

---

[1]) Friedrich der Große, Essai sur les formes du gouvernement. Oeuvres IX, S. 204.

[2]) Denkschriftenband zur Begründung des Entwurfs eines Gesetzes betr. Änderungen im Finanzwesen. Nr. 1035 Teil I der Anlagen, S. 25 ff. (Bd. 249 der Verh. des Reichstags XII. Legisl.-Per. I. Sess. 1908.)

[3]) Cohn, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. VI. S. 440.

In dieser Hinsicht werden vor allem die einzelnen Teile der privatwirtschaftlichen Tätigkeit des Reichs einer eingehenden Prüfung zu unterziehen sein.

Wenn mit der Fahrkartensteuer, dem Frachturkundenstempel auf den Verkehr im engeren Sinne als Steuerobjekt übergegriffen wird, erscheint die Frage nicht müßig, ob die einzelnen Verkehrszweige selbst ihren Platz in der Finanzwirtschaft des Reichs noch voll ausfüllen. Die Neuregelung der Fernsprechgebühren, über die ein Gesetzentwurf dem Reichstage vorliegt, beweist die Arbeit in dieser Richtung und lenkt zugleich die Aufmerksamkeit auf die etwas in den Hintergrund gedrängte ältere Schwester der Telephonie, die Telegraphie, hin.

Die Telegraphie in finanzpolitischer Hinsicht ist unter den oben angedeuteten Gesichtspunkten deshalb als Gegenstand der gegenwärtigen Abhandlung gewählt worden, weil dies Gebiet abgesehen von der Behandlung im Rahmen größerer Werke der Finanzwissenschaft und Verkehrspolitik nur spärlich bearbeitet worden ist. Dies mag seinen Grund darin haben, daß das Fernsprechwesen in den reichlich dreißig Jahren seines Bestehens durch sein überaus rasches Wachstum, die Entwicklung seiner Technik und sein intensives Übergreifen auf alle Zweige wirtschaftlichen Lebens dauernd im Vordergrunde des Interesses stand, während das Telegraphenwesen um diese Zeit schon in einer Periode ruhigen Flusses einem gewissen Sättigungspunkte zustrebte, der heute erreicht sein dürfte. Und gerade dieser Zustand einer abgeschlossenen Entwicklung bietet die beste Gewähr für eine objektive Betrachtung. Für die Berechtigung der Aufgabe spricht die finanzielle Bedeutung des Telegraphenwesens, die nicht in Abrede gestellt werden kann, wenn man sich vergegenwärtigt, daß dieser Verkehrszweig seit Jahren einen Zuschuß erfordert, der nach den offiziellen Mitteilungen der Reichsverwaltung im Reichstage 1896 über dreizehn, 1901 fünfzehn Millionen betrug und für 1906 von Ullrich — allerdings nicht ganz einwandsfrei — auf zwanzig Millionen Mark berechnet wird.[1])

Der Zweck der Arbeit soll sein, alle für die Beurteilung der finanziellen Behandlung des Telegraphenwesens im innern Verkehr des Reichstelegraphengebiets, also insbesondere des internen Tele-

---

[1]) Vergl. S. 81.

graphentarifs wichtigen Momente zusammenzustellen zur Bildung eines Urteils über die Zweckmäßigkeit des heutigen Tarifs. Es wird sich also nicht vermeiden lassen, allgemein für das Verkehrswesen als gültig anerkannte Grundsätze mit Bezug auf das Telegraphenwesen zu prüfen bezw. zu spezialisieren. Die Technik, geschichtliche Entwicklung und rechtliche Stellung des Telegraphenwesens können bei einer derartigen Auffassung der Aufgabe nur insoweit Erwähnung finden, als sich Beziehungen zur Gestaltung des Tarifs nachweisen lassen. Die Beschränkung auf den Telegraphentarif innerhalb Deutschlands ist nicht willkürlich, sondern erschien mit Rücksicht auf die große, z. T. grundsätzliche Verschiedenheit der Momente, die den inländischen und den ausländischen Tarif beeinflussen, zweckmäßig.

§ 1.

Die tatsächlichen Verhältnisse des Telegraphenwesens.

Wenn es sich darum handelt, den Tarif einer Verkehrsanstalt zu besprechen, so wird ein kurzer Überblick über deren tatsächliche Verhältnisse in rechtlicher und verwaltungstechnischer Beziehung und deren wissenschaftlich feststehendes Verhältnis zur Volkswirtschaft nicht entbehrt werden können.

Der Telegraph ist nach Grunzel[1]) eine Verkehrsanstalt, welche den Nachrichtenverkehr durch Zeichen vermittelt. Nach einer Entscheidung des Reichsgerichts fällt dem Wesen der Telegraphenanstalten „jede Nachrichtenbeförderung anheim, welche nicht durch den Transport des körperlichen Trägers der Nachricht von Ort zu Ort, sondern dadurch bewirkt wird, daß der an einem Orte zum sinnlichen Ausdruck gebrachte Gedanke an einem anderen Orte sinnlich wahrnehmbar wieder erzeugt wird".[2])

Das Telegraphenwesen wird in Deutschland (mit Ausnahme von Bayern und Württemberg) nach Art. 48 der Reichsverfassung vom Reiche einheitlich verwaltet und ist seit dem Jahre 1876 mit der Postverwaltung zu einer gemeinsamen Verkehrsverwaltung — dem Reichs-Postamte — vereinigt. Das Monopol — von Anfang an faktisch[3]) vorhanden — ist durch das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892[4]) auch rechtlich festgelegt Die in § 3 dieses Gesetzes ausgesprochenen Befreiungen

---

[1]) Grunzel, System der Verkehrspolitik S. 299.

[2]) Erkenntnis vom 28. Febr. 1889 (Entsch. in Strafsachen Bd. 19, S. 55).

[3]) Die Regalität auch in dieser Zeit wird vertreten von Zorn, Staatsrecht II. S. 16 und Note 41 und Bluntschli, Allgemeines Staatsrecht 5. Aufl. II. S. 510 (vgl. Meili, Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten. Leipzig 1888. S. 104 f.).

[4]) Reichsgesetzblatt 1892 S. 467.

vom Monopol, die teils besonderen Eigentums- und Besitzverhältnissen Rechnung tragen, teils dem öffentlichen Interesse dienen, sind für die gegenwärtige Betrachtung belanglos. Dem Wesen des Telegraphen als öffentlicher Verkehrsanstalt, nach v. Bar[1]) dem Telegraphenregal des Reichs, entspricht das durch § 5 des Gesetzes normierte Recht des Publikums auf Beförderung von ordnungsmäßigen Telegrammen durch die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Anlagen gegen Zahlung der Gebühren (Kontrahierungszwang).

Die Orientierung über die gegenwärtige Funktion des Telegraphen im modernen Kultur- und Wirtschaftsleben möge eine Zusammenstellung der einschlagenden, wissenschaftlich anerkannten Tatsachen vermitteln. Zunächst sei auf die allgemeine Bedeutung des Telegraphen als eines Gliedes der Gesamtheit moderner Verkehrsmittel kurz hingewiesen.

Daß die Entwicklung der modernen Verkehrsmittel, namentlich der Dampfschiffe, der Eisenbahnen und des Telegraphen, eine neue Kultur- und Wirtschaftsperiode herbeigeführt hat, wird heute von niemand mehr bestritten. „Die Beziehungen, welche der Verkehr erleichtert, sind nicht ausschließlich wirtschaftlicher, sondern auch allgemein kultureller Natur“ (Grunzel a. a. O. S. 4). Es darf bei der Abschätzung der Bedeutung der Verkehrsmittel allerdings nicht übersehen werden, daß die enge Wechselwirkung zwischen der Umgestaltung der Technik und Organisation des Verkehrswesens und der gleichzeitigen Umbildung in der Technik und Organisation der Gewerbe die Feststellung, was hier Ursache und was Wirkung ist, ungemein erschwert, ja unmöglich macht. v. d. Borght hat dies treffend mit den Worten ausgedrückt: „Die gewerbliche Umwälzung hätte in den ersten Anfängen stecken bleiben müssen, wenn nicht das Verkehrswesen in seine moderne Gestalt hätte überführt werden können, und andererseits wiederum: die beispiellosen Fortschritte des 19. Jahrhunderts im Verkehrswesen wären nicht möglich, aber auch nicht nötig gewesen, wenn die Anwendung der Dampfkraft in der gewerblichen Produktion mit allen ihren Folgen nicht stattgefunden hätte“.[2]) Wenn es auch in den meisten Fällen schwierig

---

[1]) v. Bar, Das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs, S. 13.

[2]) Pohle, Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. Leipzig 1908. S. 112.

ist, den Anteil eines einzelnen Verkehrsmittels an der Schaffung des heutigen kulturellen und wirtschaftlichen Niveaus von der Gesamtwirkung des „organisierten Großbetriebes des Verkehrs“ zu trennen, so lassen sich doch für die konkreten Verhältnisse der Gegenwart Aufgabe und Zweck der einzelnen Verkehrsmittel feststellen.

Die Funktionen, die dem Telegraphen — teils innerhalb dieser Gesamtwirkungen, teils als Eigenwirkung — zufallen, lassen sich kurz folgendermaßen zusammenfassen.

a) Auf dem Gebiete des wirtschaftlichen Verkehrs:

Im Großhandel vermittelt der Telegraph ausschließlich alle wichtigeren Aufträge, vermindert das Risiko durch die Möglichkeit, schwimmende Waren anders zu dirigieren, unerwartete Konjunkturen auszunützen und Fehler zu berichtigen. Der Börsenhandel im allgemeinen, der Spekulationshandel, die Arbitrage — Geschäfte, die früher mit großem Risiko verbunden waren — haben ihn in ihrer heutigen Gestalt zur notwendigen Voraussetzung und durch ihn ganz außerordentlich an Sicherheit gewonnen. Er ist ferner der Hauptförderer der immer mehr zunehmenden, für die ganze moderne Gestaltung des Handels überaus wichtigen internationalen Solidarität der Handelsinteressen. Dieser Zusammenhang zeigt sich am deutlichsten im Handel mit den Gütern des großen Konsums, wie Getreide, Baumwolle, Eisen, Petroleum, Kaffee. Jeden Tag meldet der Telegraph an bestimmten Handelszentren zu bestimmter Stunde die Mengen von Produkten, die an demselben Tage auf den großen Märkten Europas und Amerikas umgesetzt, und die Preise, welche dafür gezahlt worden sind. Danach und nach den angebotenen Vorräten regelt sich an diesen Handelsmittelpunkten der Preis, der dann die Preishöhe überall beeinflußt, wo mit dem betreffenden Produkt gehandelt wird. An Stelle der alten Lokalmarktpreise tritt so mehr und mehr ein Weltmarktpreis.[1])

Lediglich durch den Telegraphen — ohne Barverkehr — werden zwischen den Hauptbörsen der Erde täglich Geldtransaktionen von vielen Millionen vermittelt. In derselben Weise wie auf den Handel, dem er vornehmlich dient, wirkt der Telegraph natürlich

---

[1]) v. d. Borght, Das Verkehrswesen. Leipzig 1894. S. 40.

auch auf die Gütererzeugung, soweit sie vom Handel abhängt: beim Einkauf der Rohprodukte, bei Feststellung des Bedarfs und der Marktlage, überhaupt bei Ausnützung der Konjunktur.

Alle Gebiete wirtschaftlichen Lebens verdanken dem Telegraphen vermehrte Sicherheit im Verkehr sowie die Möglichkeit, Katastrophen — seien es nun Hungersnöte, Naturereignisse (z. B. Hochwassergefahren) oder Wirtschaftskrisen — vorherzusehen und durch geeignete Vorkehrungen, wenn nicht zu vermeiden, so doch in ihren Wirkungen abzuschwächen.

b) Im persönlichen Verkehr

ist der Telegraph der schnellste Bote für dringende Nachrichten familiären Charakters, bei Aufforderungen zu eiligen Reisen, für das Herbeirufen von Hilfe bei drohenden oder geschehenen Unglücksfällen. Im persönlichen Verkehr wird er auch oft benutzt zur Vermittelung von Nachrichten, die entweder einer gewissen Bequemlichkeit oder einem gewissen Luxusbedürfnis entspringen und auf anderem Wege gleich zweckentsprechend übermittelt werden könnten. Die Möglichkeit für Arbeitnehmer und Arbeitgeber, die Konjunkturen des interlokalen Arbeitsmarktes jederzeit erfahren und ausnützen zu können, ist sowohl für den persönlichen Verkehr als auf wirtschaftlichem Gebiete von Bedeutung. Auf die sozialen Verhältnisse der Individuen zu einander hat der Telegraph unmittelbar keinen wesentlichen Einfluß, wie ihn etwa die Eisenbahnen durch die Möglichkeit plötzlicher Massenwanderungen einerseits und ihre gesellschaftlich nivellierende Tendenz[1]) andererseits haben. Das gleiche Recht für jeden zur Benutzung der Telegraphenanstalten kann kaum in diesem Sinne angeführt werden, da hier das wesentliche Moment des persönlichen Zusammenseins unter gleichen Umständen fehlt.

c) Der öffentlichen Wohlfahrt

dient der Telegraph durch Unfallmeldestellen, Wasserstandsmeldungen, Eisberichte, Wetterbeobachtungstelegramme, Zeitübermittelungen u. ä. In den Händen der **Polizei** ist er ein bewährter Helfer bei der Aufdeckung und Verfolgung von Verbrechen. Der **Regierungs**-

---

1) v. d. **Borght** a. a. O. S. 48.

gewalt bietet er das unentbehrlichste Mittel für die einheitliche Verwaltung auf unbegrenzte Entfernungen, für die Wahrnehmung der diplomatischen Beziehungen zum Auslande, für die Entscheidung über Krieg und Frieden. Hier wie für den persönlichen Verkehr ist der Telegraph auch außerhalb der Gemeinschaft mit den anderen Verkehrsmitteln von eminenter selbständiger Bedeutung.

d) Auf kulturellem Gebiete

ist nur die wichtige Funktion des Telegraphen als schnellster Berichterstatter der Presse hervorzuheben, wodurch er einen großen Kreis von Menschen täglich über alle wichtigen Vorkommnisse der Politik, des Wirtschaftslebens, der Technik und Wissenschaft unterrichtet.

Die Wirkungen sekundärer Natur auf das wirtschaftliche, soziale, politische und sittliche Leben sowie auf die Rechtsentwicklung und die internationalen Beziehungen, die sowohl in förderndem wie in schädigendem Sinne den modernen Verkehrsmitteln und somit auch dem Telegraphen zugeschrieben werden [1]), müssen in diesem Zusammhange füglich unerörtert bleiben.

---

[1]) v. d. Borght a. a. O. S. 49 ff. v. Weichs-Glon a. a. O. S. 148 ff.

§ 2.

Der Telegraph, seinem Wesen nach eine selbstständige Verkehrsanstalt.

Die Frage, ob die Telegraphie nur ein dem Wesen der Post entspringender, mit ihr innerlich zusammenhängender Betriebszweig dieser Verkehrsanstalt ist, oder als eine selbständige Verkehrsanstalt angesehen werden muß, ist für die finanzielle Behandlung des Telegraphenwesens nicht ohne Belang. Von ihrer Beantwortung hängt es ab, ob die Deckung des jährlichen Defizits des Telegraphenbetriebs aus den Einnahmen der Post als Betriebsausgabe so gerechtfertigt werden kann, wie etwa die Führung unlohnender Artikel auf Kosten gutgehender, gewinnbringender Waren in einem kaufmännischen Unternehmen. Das große Publikum kennt zum größten Teil das Telegraphenwesen nicht als eine besondere Verkehrsanstalt, sondern nur als eine Verkehrsleistung der Post, wie etwa die Vermittelung des Paket- oder Geld-(Postanweisungs-)verkehrs usw. Soviel bekannt, hat diese Frage in der angedeuteten Richtung eine eingehendere Behandlung in der einschlägigen Literatur außer in den offiziösen Auslassungen zur Zeit der Vereinigung beider Verwaltungen bisher nicht erfahren. — Es kann zweifelhaft sein, ob die Untersuchung über diese Frage logischerweise an diese Stelle oder erst hinter die Behandlung der Bedeutung des Regals und des Verwaltungsprinzips für die Tarifbildung gehört. Ausschlaggebend für die gewählte Anordnung war die Erwägung, daß das Ergebnis der Erörterungen den Gegenstand von vornherein als einen vollständig unabhängigen charakterisiert.

Bei der Vergleichung des Wesens der beiden Betriebe kann es sich nur um die Feststellung von Ähnlichkeiten oder Unterschieden

handeln a) in Zweck und Leistung, b) in den Betriebsmitteln, c) in der geschichtlichen Entwicklung.

a) Zweck und Leistung.

Die Post dient dem Nachrichtenverkehr, dem Sachgüterverkehr und dem Personenverkehr, der Telegraph befördert ausschließlich Nachrichten. Diese Gleichheit des Zwecks (Nachrichtenbeförderung) ist aus verschiedenen Gründen nur äußerlich: Erstens benutzt die Post bei ihren Leistungen sämtliche Verkehrsmittel — Eisenbahn, Dampfschiff, Land- und Wasserwege. Sie ist also selbst weniger Verkehrsmittel als lediglich Verkehrsanstalt (Speditionsgeschäft), während der Telegraph zugleich Verkehrsanstalt und Verkehrsmittel ist. Zweitens sind die Nachrichten, die der Post zufallen, in wirtschaftlicher Beziehung ganz anderer Natur als die spezifisch dem Telegraphen zukommenden. Dieser vermittelt Nachrichten, die ihrer Natur nach sofort, d. h. ohne nennenswerte Verzögerung, den Empfänger treffen sollen, die einen durch Raum und Zeit unmöglich gemachten augenblicklichen Austausch von Person zu Person zu ersetzen haben und die, wie Knies[1]) sagt, überhaupt erst und nur durch den Telegraphen Verkehrsfähigkeit erlangen. Diese Leistung erhält dadurch einen ganz anderen, höheren Wert für den Absender als die Beförderung eines Briefes. Die Übermittelung von Nachrichten, deren Wert von der Einhaltung einer bestimmten Frist abhängt, die der Post unmöglich ist, ist demnach die Aufgabe des Telegraphen, also eine Leistung, die die Post als solche überhaupt nicht vollbringen kann. Denn die Schnelligkeit der Nachrichtenbeförderung durch die Post ist durch die von ihr benutzten Transportmittel begrenzt; schneller als die Eisenbahn, das Dampfschiff und künftig vielleicht das Luftschiff kann keine mit der Post beförderte Nachricht ihr Ziel erreichen. Eine Benutzung des Telegraphen durch die Post in ähnlicher Weise wie die Benutzung der Eisenbahn durch die Post anzunehmen, verbietet sich bei einer näheren Betrachtung des Betriebs und der Betriebsmittel beider Verkehrszweige.

b) Betrieb und Betriebsmittel.

Die Post sammelt Gegenstände und verteilt sie an anderer Stelle. Soweit der Nachrichtendienst in Frage kommt, bewirkt sie

[1]) Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel. Tübingen 1857. S. 10.

eine Ortsveränderung des körperlichen Trägers der Nachricht. Ihre Beförderungsmittel sind — außer der Beförderung durch Boten — dementsprechend Fuhrwerk, Eisenbahn, Dampfschiff. Ihre Tätigkeit ist sowohl die des Transportunternehmers (Speditionsgeschäft) als des Bankiers (Postanweisung, Scheck). Die Tätigkeit ihrer Betriebsorgane besteht in der Annahme, Feststellung des Gewichts, Buchung, Sortierung, Verpackung der Sendungen sowie Übergabe der Transporte und ist infolge der umfangreichen Buchungen und rechnerischen Arbeit zum großen Teil kaufmännischer Natur.

Der Telegraph befördert die ihm offen übergebenen Mitteilungen, indem mit Hilfe des elektrischen Stromes die an einem Orte sichtbar gemachten Zeichen an einem andern Orte sichtbar wieder erzeugt werden. Ein Transport des körperlichen Trägers der Nachricht findet also hierbei nicht statt. Die Betriebsmittel sind Apparate, elektrische Batterien, Linien und Leitungen. Die Tätigkeit der Betriebsorgane ist abgesehen von der Annahme und Gebührenerhebung sowie der Bestellung der Telegramme am Bestimmungsorte eine durchweg technische — entweder manipulatorisch bei der Apparatbedienung oder ausführend bei der Erweiterung und Unterhaltung der Anlagen (Bau von Linien und Leitungen, technische Einrichtung der Betriebsstellen) oder wissenschaftlich bei der Eingrenzung von Leitungsstörungen, Aufsuchung von Fehlern, Berechnung von Stromstärken, Messungen und weiterhin bei der Konstruktion von Apparaten (Apparatwerkstatt des Reichspostamtes), letztere ein Betriebszweig, der allerdings schon auf das Gebiet der Verwaltung übergreift: Also Unterschiede in der Art des Post- und des Telegraphen-Betriebes, wie sie weitgehender kaum gedacht werden können. Ebenso verschieden ist demgemäß die Auswahl und Ausbildung der Beamten. Daß auf den kleineren Stationen Postbeamte den Telegraphendienst unter einfachsten Verhältnissen mit wahrzunehmen haben, kommt hierbei nicht in Betracht, da sie in besonderer Ausbildung erst für diesen Dienst vorbereitet werden müssen. Die Notwendigkeit der Heranbildung rein technischer Betriebsbeamten hat seit einer Reihe von Jahren bereits zu einer Scheidung der Anwärter der mittleren Laufbahn in Post- und Telegraphengehilfen geführt[1]).

1) Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 1 für 1900.

c) Geschichtliche Entwicklung.

Alle Betriebszweige, die im Laufe der Zeit aus der Post hervorgewachsen sind, wie der Zeitungsvertrieb, die Paketbeförderung, der Postanweisungs- und Nachnahmeverkehr, lassen sich in Beziehung bringen zu der ursprünglichen Aufgabe der Post, der Briefbeförderung und der Personenbeförderung. Von einem zum andern ist immer nur ein Schritt gewesen, eine Betriebserweiterung, die sich mit der bisherigen Betriebsorganisation ohne weiteres vereinigen ließ. Zeitlich ist die Reihenfolge: Briefbeförderung, Personenbeförderung, Zeitungsvertrieb, Beförderung von Wertsendungen, Paketbeförderung, Postanweisungs-, Nachnahme-, Postauftrags-, Scheckverkehr. Keine dieser Verkehrsvermittelungen wurde vorher von anderen organisierten Unternehmungen wahrgenommen. Ganz anders beim Telegraphenwesen. Die telegraphische Nachrichtenübermittelung ist, wenn man die Mitteilungen durch optische und akustische Zeichen, die sich bis in die graue Vorzeit (Flammenzeichen beim Fall Trojas) verfolgen lassen und sich heute noch bei den Naturvölkern finden, als ihren Ursprung ansehen will, so alt, ja vielleicht noch älter als der Brief. Denn für diesen ist immer die Kenntnis der Schrift Voraussetzung, während für jene die Verabredung bestimmter Zeichen für vorher bezeichnete Fälle ausreichte. Diese Fernmeldungen waren — wie noch heute — für Fälle der Not (Anrücken des Feindes, Warnungen bei Naturereignissen) bestimmt, für welche die Schnelligkeit der sonst zur Überwindung räumlicher Entfernungen verfügbaren Mittel — im günstigsten Falle ein berittener Bote — nicht mehr ausreichte. Die Telegraphie entwickelte sich meist in den Händen und für die Zwecke der Staatsgewalt vollständig unabhängig von der Post in den optischen Telegraphen nach dem Claude-Chappe'schen System zu einer erheblichen Leistungsfähigkeit. Anfang der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts traten dann die elektrischen Telegraphen die Erbschaft der optischen an. [1])

Das Telegraphenwesen war in Preußen dem Kriegsministerium unterstellt. Gleichzeitig mit der Erschließung des elektrischen Staatstelegraphen für den öffentlichen Verkehr ging die Staatstelegraphie auf das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten

---

[1]) Jubiläumsdenkschrift S. 27 ff.

über und wurde kurz darauf (1849) als selbständige Verkehrsanstalt unter dem Namen „Königliche Telegraphendirektion“ dem General-Postamte unterstellt, das eine Abteilung dieses Ministeriums bildete. Betrieb und Rechnungswesen sowie Verwaltung waren von der Postverwaltung unabhängig und getrennt. Bei Ausbruch des deutsch-österreichischen Krieges hatten die meisten deutschen Staaten selbständige Telegraphenverwaltungen. Durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes wurde das Telegraphenwesen des gesamten Bundesgebiets vom 1. Januar 1868 ab als eine Verkehrsanstalt mit einheitlicher Verwaltung eingerichtet. Der Bund führte die Einrichtungen der Telegraphie auf eigene Rechnung, behandelte die Einnahmen gemeinschaftlich und bestritt aus ihnen die Ausgaben. (Art. 49.) Zum gleichen Zeitpunkte wurde die Telegraphie ebenso wie die Post aus dem Verbande des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten losgelöst und dem neuerrichteten Bundeskanzleramt als Abteilung II unter der Bezeichnung „Generaldirektion der Telegraphen“, unabhängig vom General-Postamt, unterstellt. Für die Verschmelzung der Telegraphie mit der Post, die, wie schon erwähnt, am 1. Januar 1876 auf Grund des Reichs-Haushaltsetats vor sich ging, waren bei der damals schon beginnenden Zuschußwirtschaft der Telegraphenverwaltung in erster Linie finanzpolitische Gründe ausschlaggebend. Man ging von dem richtigen Gedanken aus, daß die Kosten, die für doppelte Lokale, Ausstattungsgegenstände, Bureaubedürfnisse und vor allem für die Beamten beider Verwaltungen aufzuwenden waren, sich durch die Vereinigung wesentlich vermindern würden. Der Volkswirtschaft wurde durch die Vereinigung dadurch gedient, daß bei der im Verhältnis zur Zahl der Telegraphenstationen hohen Zahl von Postanstalten die Möglichkeit einer rascheren Ausbreitung des Telegraphen auch auf verkehrsärmere Orte gegeben war. Diese Zusammenlegung, deren Wert bei kleineren Anstalten am meisten zur Geltung kam, war finanztechnisch ohne Zweifel richtig, eine Begründung für eine organische Verschmelzung des Telegraphenwesens namentlich in seiner heutigen außerordentlich gewachsenen Bedeutung, mit der Post bietet sie indes nach den bisherigen Ausführungen nicht. Würden die Eisenbahnen mit so feinen Adern wie die Post die Zirkulation des Verkehrs bis in die entlegensten Gebiete führen, so hätte nach seinem Wesen als rein technische Verkehrsanstalt eine

Vereinigung des Telegraphen mit der Eisenbahn, für deren Betrieb er so wie so einen wesentlichen Bestandteil ausmacht, vielleicht näher gelegen. „Es darf nicht vergessen werden", sagt Fardely, „daß die Eisenbahn es war, welche den elektrischen Telegraphen zuerst ins Leben rief, daß sie die Wiege und die Schule desselben war". [1])

Daß dem Telegraphen seinem Wesen nach der Charakter einer selbständigen Verkehrsanstalt zukommt, dürfte nach vorstehenden Ausführungen als erwiesen gelten. Die Folgerungen und Forderungen, die sich hieraus ergeben, sollen später zusammengestellt werden.

---

[1]) Knies, a. a. O. S. 19.

§ 3.

Das Telegraphenregal.

Auf die Preisbildung und die Tarifgestaltung hat es einen wesentlichen Einfluß, ob eine Verkehrsanstalt als Regal oder in freier Konkurrenz oder in gemischtem Betriebe (teils Staats-, teils Privatunternehmung) verwaltet wird. Für das Telegraphenwesen ist diese Frage, wie wir gesehen haben, zur Zeit praktisch ohne Bedeutung. Die theoretische Erörterung, die die Feststellung der für den Konsumenten wirtschaftlich und technisch vorteilhaftesten Verhältnisse bezweckt, kann indeß auf eine Untersuchung über die der Allgemeinheit dienlichste Betriebsform nicht verzichten. Diese Untersuchung beschränkt sich auf eine Würdigung der erwähnten Betriebsformen bezüglich ihrer Wirkung auf das Wirtschaftsleben und ihrer finanziellen Behandlung und kann die geschichtliche und rechtliche Entwickelung des staatlichen Telegraphenmonopols und die Wandlungen, welche der Regalitätsbegriff der Verkehrsanstalten in der Wissenschaft durchgemacht hat, in diesem Zusammenhang unberücksichtigt lassen[1]).

Die Frage der freien Konkurrenz scheidet beim Telegraphen unter den heutigen Verkehrsverhältnissen, wo es sich nicht mehr nur um den Betrieb einiger Hauptlinien, sondern um das exakte Ineinandergreifen eines weit ausgebreiteten, feinmaschigen Netzes handelt, von vornherein aus. Schon Schöttle sagt[2]), daß man auf dem Gebiete des Telegraphenwesens gar nicht die Wahl zwischen gewerblicher Freiheit und Staatsmonopol, sondern nur zwischen diesem letzteren und dem Privatmonopol habe. Der von v. Weichs-

---

[1]) vergl. hierzu Cohn, Erörterungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten, in Schmollers Jahrb. für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft 10. Jhrg. 1886 S. 645 ff.

[2]) Schöttle, Der Telegraph in finanzieller und administrativer Hinsicht. Stuttgart 1883. S. 23.

Glon (a. a. O. S. 38) hervorgehobene Monopolcharakter aller Verkehrsanstalten kommt beim Telegraphen am klarsten zum Ausdruck. Wenn der Telegraph der Allgemeinheit die Möglichkeit bieten soll, von jedem Orte aus mit einem beliebigen anderen in telegraphische Verbindung zu treten, so kann der Betrieb nicht auf kleinere Gebietsteile beschränkt werden. Würden nun z. B. größere Gebietsteile zentrisch von verschiedenen Privatunternehmungen bedient, so müßten die einzelnen Unternehmungsgebiete wegen der Verbindungsleitungen, der Betriebs-, Abrechnungs- und Tariffragen dauernd in Beziehung treten. Die Konkurrenz auf diesem letzteren Gebiete führt durch Ineinanderschieben der einzelnen Leitungsnetze und durch Preisunterbietungen teils zur Aufsaugung der schwächeren Unternehmungen, teils zu gemeinsamen Tarifabkommen, Trustbildungen und Fusionen und somit zum Monopol. Daß hierbei die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Allgemeinheit durch eine gleichmäßige Behandlung sowohl in betriebstechnischer (namentlich gleichmäßige Verteilung der Stationen pp.) als auch in finanzieller Beziehung (gleiche Preise) nur Berücksichtigung finden, soweit es dem Unternehmungscharakter der Privatgesellschaften entspricht, bedarf keines Beweises. Die Entwicklung des Telegraphenwesens in England und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind typische Beispiele für den geschilderten Verlauf[1]). Das Telegraphenwesen drängt also zum Monopol.

---

[1]) In England befand sich das Telegraphenwesen seit dem Jahre 1846 in den Händen einer Privatgesellschaft, der Eleltric Telegravh Co., der im Jahre 1861 eine ernstliche Konkurrenz in der United Kingsdom Co., die eine billigere Taxe einführte, erwuchs. Kurz darauf erfolgte indes die Vereinigung der beiden Nebenbuhlerinnen mit einander und mit der British and Irish Magnetic Telegraph Co. in der Annahme einer gleichmäßigen Gebühr, welche wieder eine Erhöhung bedeutete. Selbstverständlich wählten diese und noch einige andere, weniger bedeutende Telegraphencompagnien — durch keine nationalen Rücksichten in ihrem Gewinnstreben gehindert — als Feld ihrer Tätigkeit die wichtigsten Städte und vermieden, die kleinen Städte, Dörfer und abgelegenen Bezirke an das Telegraphennetz anzuschließen, sodaß Städte von 3000—6000 Einwohnern ohne telegraphische Verbindung blieben und von der nächsten Telegraphenanstalt 8—16 km entfernt waren (Archiv für Post u. Telegraphie 1888. S. 323 ff.; 1896. S. 517 ff.). Die Übernahme durch den Staat erfolgte 1870 durch Ankauf für die hohe Summe von 10.880.571 Pfd. Sterl. (Archiv f. P. u. T. 1887. S. 500.).

In Amerika haben nach dem Jahresbericht des Generalpostdirektors der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1871/72 die Telegraphengesellschaften für

Die nächste Frage wird sein, welche Vorteile bezw. Nachteile die staatliche Monopolverwaltung gegenüber der privaten hat. Es ist klar, daß der Staat dem öffentlichen Charakter des Telegraphen besser Rechnung trägt, als der Privatunternehmer, dessen Ziel in jedem Falle die Erreichung größtmöglichen Gewinnes ist. Letzterer wird unrentable Linien nur im äußersten Notfalle bauen und daher manchen verkehrsschwachen Gegenden überhaupt die telegraphische Verbindung vorenthalten. Der Staat dagegen wird in Erfüllung seiner Aufgabe, durch die Gesamtheit seiner verkehrspolitischen Maßnahmen den Verkehr in einer für die Volkswirtschaft günstigen Weise zu beeinflußen[1]), bemüht sein, nach Möglichkeit — insbesondere durch Vornahme einer zweckmäßigen Vereinigung von sogenannten „Aktiv- und Passivlinien" — gerade verkehrsschwächeren Gebieten den Verkehr zu erleichtern, d. h. sie an das allgemeine Netz anzuschließen.[2]) Der staatliche Betrieb ist ferner unabhängig von Konjunkturschwankungen, wie sie sich bei jedem privaten Unternehmer bemerkbar machen und dessen Leistungsfähigkeit beeinflussen können. Etwa erzielter Gewinn kommt bei staatlicher Verwaltung nicht einzelnen, sondern der Gesamt-

Neuanlagen stets erst den Zeitpunkt abgewartet, wo sie auf sicheren Gewinn rechnen konnten, sodaß weite Strecken von allen Mitteln des telegraphischen Verkehrs entblößt waren. Die Annahme, daß die Konkurrenz ein wirksames Mittel gegen zu hohe Tarife sei, hat sich nicht bestätigt. Die Konkurrenzen wurden entweder durch Tarifunterbietungen oder durch Vereinigungen der konkurrierenden Gesellschaften schnell beseitigt. (Arch. f. P. u. T. 1874. S. 118/119). So wurden nach einem Bericht des Vorsitzenden der Western Union Telegraph Company, der größten Telegraphenunternehmung in den Vereinigten Staaten, im Jahre 1875 nach dem Beispiele der Atlantic and Pacific Telegraph Company auf einigen Linien die Gebühren ermäßigt, aber schon nach 6 Monaten auf Grund eines gemeinsamen Abkommens die niedrigen Sätze wieder außer Kraft gesetzt. (Arch. f. P. u. T. 1876. S. 138.) Die im Jahre 1851 bestehenden mehr als 50 Telegraphengesellschaften haben sich so allmählich zu wenigen Gesellschaften zusammengeschlossen, deren mächtigste und gegenwärtig unumschränkt über das telegraphierende Publikum herrschende die Western Union Telegraph Company ist, neben welcher nur noch die Postal Telegraph and Cable Company einige Bedeutung besitzt. (Arch. f. P. u. T. 1890. S. 421.)

1) Vgl. Definition des Begriffs „Verkehrspolitik" bei Grunzel a. a. O. S. 9.

2) So betrug in England zur Zeit der Übernahme des Telegraphenwesens durch den Staat, 1870, die Zahl der Telegraphenanstalten 2932, nach einjährigem Staatsbetriebe, 1871 4074, 1875 5585, die Zahl der beförderten Telegramme 1869 (Privatbetrieb) 6000000, 1870 bereits 9850177. (Arch. f. P. u. T. 1888. S. 324/325.) Die Gebühr für die einfache Inlandsdepesche ist von 2 sh 2 pce auf 1 sh 2 pce herabgesetzt worden (Arch. f. P. u. T. 1875. S. 378).

heit zu Gute. Zuverlässigkeit und Sicherheit des Betriebes sind — wenigstens in Deutschland — die für das Wirtschaftsleben günstigen Attribute des Staatsbetriebes, wenn sie auch keine spezifische Eigenschaft desselben sind und ebenso dem Privatbetriebe eigen sein können. Das für den Geschäftsverkehr vieler wichtige Telegraphengeheimnis ist in Deutschland gesetzlich geschützt[1]) und die allgemeine Behauptung des französischen Schriftstellers Leroy-Beaulieu: „pour les télégraphes du moins ce monopole de l'état a-t-il des inconvénients considérables: le secret des télégrammes est beaucoup moins gardé par l'état que par les sociétés privées", ist durch nichts bewiesen.[2])

Zu Gunsten des Staatstelegraphen ist ferner hervorzuheben die leichtere — weil bei eigenem Betriebe mit geringeren Kosten verbundene — Entwicklungsfähigkeit aller gemeinnützigen, der allgemeinen Wohlfahrtspflege dienenden Einrichtungen (Unfallmeldedienst, Wassertelegramme pp.), die sich des Telegraphen bedienen müssen.

In ökonomischer Beziehung hat die staatliche Verwaltung trotz der größeren aus ihrer vorbildlichen Stellung in sozialen Dingen entspringenden Lasten auch verschiedene Vorteile gegenüber dem privaten Betriebe, wie die bessere Ausnutzung der Beamtenkräfte durch deren Nebenbeschäftigung in anderen Betriebszweigen (z. B. Post), die intensivere Ausnutzung der Leitungen durch die Möglichkeit der Umleitung, die größere Unabhängigkeit von der Lage des Geldmarktes[3]) bei der Aufnahme von Anleihen. Die gegen die Zweckmäßigkeit des Staatsmonopols ins Feld geführten Gründe, als da sind: übermäßiger Ausbau des Netzes zur Vermeidung von

---

[1]) Gesetz über das Telegraphenwesen § 8.

[2]) Arch. f. P. u. T. 1909. S. 352. Ähnlich die — allerdings nur in republikanischen Staaten mögliche — Begründung, mit der die Anhänger des Privatbetriebs in Amerika diesen u. a. verteidigten. „Bei der Regierungsform der Union würde der Telegraph ein gefährliches Werkzeug in den Händen der regierenden Partei werden. Dieselbe hätte dann das Mittel, von den Depeschen der Gegenpartei nach Belieben Kenntnis zu nehmen und die Beförderung derselben aufzuhalten oder ganz zu verhindern." (Arch. f. P. u. T. 1874. S. 121.) Dabei wurde aber, wie richtig hervorgehoben, vergessen, daß die Post, für die doch genau dasselbe gelten müsse, ohne Widerspruch sich in staatlicher Verwaltung befindet. Bei der technischen Natur des Telegraphen kommt zudem noch in Betracht, daß bei der Wahl der Beamten doch zunächst die technische Qualifikation entscheidend sein muß.

[3]) v. d. Borght a. a. O. S. 92.

Bevorzugungen oder Vernachlässigungen, ungenügende Entwicklung des Netzes aus übertriebenem Fiskalismus und parlamentarische Vertretung von parteipolitischen Sonderinteressen treffen nur Auswüchse, die nicht notwendig zum Wesen der öffentlichen Verwaltung gehören und in Deutschland kaum beobachtet werden. Die aufgeführten Punkte mögen genügen zum Beweise der Vorteile einer staatlichen Verwaltung[1]) des Telegraphenwesens in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung.[2])

[1]) v. d. Borght, a. a. O. S. 76/77.

[2]) Vgl. hierzu Meili, Das Telegraphen-Recht. Zürich 1871. S. 18 ff. (Knies a. a. O. S. 261 u. 263.)

§ 4.

Das Verwaltungs-(Finanz-)Prinzip.

Die Grundsätze, die für die staatliche Verwaltung von Verkehrsanstalten maßgebend sein können, werden von Adolph Wagner[1]) nach folgenden vier Gesichtspunkten eingeteilt:

1) das Prinzip der reinen Ausgabe,
2) das Gebührenprinzip.
3) das rein privatwirtschaftliche (gewerbliche) Prinzip,
4) das reine Regalitäts- und Besteuerungsprinzip.[2])

Bestimmt wird das Verwaltungsprinzip vor allem durch die wirtschaftliche und soziale Bedeutung, die das betr. Verkehrsmittel für die Allgemeinheit besitzt, und deren Beurteilung durch ein genaues Abwägen der Wechselwirkung zwischen privatwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Momenten ermöglicht wird, ferner von der jeweiligen Richtung der Wirtschaftspolitik und schließlich in der Praxis auch von der finanziellen Lage des Staates. Aus allem ergibt sich, daß die Finanzgrundsätze nicht für alle Zeiten feststehende und für alle Verkehrsmittel gleiche Normen sein können, sondern mit der Kulturentwicklung (im weitesten Sinne) wechseln. Die Verkehrsanstalt kann sogar eine selbständige, dem beabsichtigten Verwaltungsprinzip zuwider laufende Entwicklung nehmen, die dann

---

1) Finanzwissenschaft I 1883. S. 479.

2) Weitergehend unterscheidet Gottfr. Zöpfl (Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten, Berlin 1898. S. 10) das Prinzip 1) der Frohndenleistung, 2) der Finanzquelle, 3) des sozialen Ausgleichs, 4) des Entgeltes und 5) der Unentgeltlichkeit, während Sax (Verkehrsmittel, S. 80) nur drei Verwaltungsprinzipien, nämlich 1) des allgemeinen Genußgutes, 2) der öffentlichen Anstalt (Gebührenprinzip), 3) der öffentl. Unternehmung annimmt, wobei allerdings eine Unterteilung des Gebührenprinzips, je nachdem die Gebühren die Kosten decken oder nicht (Zuschußverwaltung) oder über die Kosten hinausgehen (indirekte Besteuerung), vorgenommen wird. (S. 248/249).

von außen her der Verwaltung die entgegengesetzten Finanzgrundsätze aufzwingt. Ein typisches Beispiel, wie sehr die herrschende staatswirtschaftliche Anschauung oft von der Gestaltung der tatsächlichen Verhältnisse abhängt, bietet die Entwicklung der preußischen Eisenbahnen und der preußischen Eisenbahnpolitik.[1])

Ebenso werden für die Verkehrsmittel in ihrer Gesamtheit keine übereinstimmenden Grundsätze aufgestellt werden können, wenn auch gewisse gemeinsame Grundlagen vorhanden sind. Andere Prinzipien beherrschen naturgemäß die Verwaltung der Straßen, andere die der Kanäle oder der Eisenbahnen und andere die der Post, der Telegraphie oder der Telephonie. Die Meinungen der Wissenschaft gehen auch gegenwärtig auf diesem Gebiete — namentlich in Bezug auf das Eisenbahn- und Kanalwesen — weit auseinander und zwischen Gustav Cohn und Weichs-Glon einerseits und van der Borght, Gottfr. Zöpfl und auch Grunzel andererseits ist ein großer Spielraum. Gegenüber den viel umstrittenen Fragen auf dem Gebiete der Eisenbahn-, Kanal- und Wasserstraßenpolitik bietet die Einreihung des Telegraphenwesens unter einen der oben genannten Verwaltungsgrundsätze geringere Schwierigkeiten, weil — in Deutschland wenigstens — für dieses Verkehrsmittel in geologischer Beziehung bei dem heutigen Stande der Bautechnik, die auf jedem von Menschen begangenen Wege Telegraphenlinien herzustellen vermag, theoretisch die Mög-

---

[1]) Gustav Cohn (Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens, VI, S. 373 ff.) sagt hierzu: „Die Grundsätze für das Verhältnis der Staatsbahnen zum Staatshaushalt, welche in den amtlichen Kreisen zur Zeit der Überleitung der preußischen Bahnen in den Staatsbesitz als maßgebend bezeichnet wurden, haben sich merkwürdig schnell geändert.“ Die Untersuchungskommission von 1873 sieht nicht die Frage Zinsgewinn bringender Rentabilität, sondern unabhängig davon das Bedürfnis des öffentlichen Verkehrs als entscheidend für Wesen und Zweck der Eisenbahnen an. 1879 schließt sich der Minister Maybach dieser Anschauung in einer großen Rede im Abgeordnetenhause an und die Lehrmeinungen der deutschen Wissenschaft (K. H. Rau, Sax) kommen z. T. dieser Richtung der praktischen Eisenbahnpolitik entgegen. Die Eisenbahnen brachten aber in den 10 Jahren von 1882/83 bis 1891/92 einen Überschuß von 846 Millionen Mark, von denen 402 Mill. für anderweitige Staatsausgaben verwendet worden sind. (Cohn a. a. O., S. 379.) Man hatte sich auf finanzielle Opfer gefaßt gemacht und „erst die Tatsachen selber, welche jene Erwartung widerlegten, schufen eine ganz andere Gestaltung der Eisenbahnfinanzpolitik und aus dieser heraus ganz andere finanzpolitische Grundsätze für deren Verwaltung“. (Cohn a. a. O., S. 378/79).

lichkeit einer gleichmäßigen Verteilung vorhanden ist, die Anlagekosten verhältnismäßig gering sind und der in Frage kommende Posten im jährlichen Gesamthaushaltsetat nicht so entscheidend ins Gewicht fällt, wie z. B. bei den Eisenbahnen [1]). Schließlich ist — wie schon erwähnt — im Telegraphenwesen eine gewisse Sättigung eingetreten, die den Überblick erleichtert.

Welches Verwaltungsprinzip paßt nun nach den angedeuteten Gesichtspunkten für das Telegraphenwesen? Das reine Regalitäts- und Besteuerungsprinzip, dessen Zweck darin besteht, durch den Ausschluß jeder Konkurrenz noch höhere Einnahmen, als durch rein privatwirtschaftlichen Betrieb möglich wären, zu erzielen, widerspricht von vornherein dem historischen Charakter des Telegraphenwesens als reinen Verwaltungsregals. Durch die Anwendung dieses Prinzips auf das Verkehrswesen würde der Staat die gedeihliche Entwicklung des Verkehrs hemmen und sich so der Vernachlässigung einer seiner wichtigsten wirtschaftspolitischen Aufgaben schuldig machen. [2])

Die Anwendung des Prinzips der reinen Ausgabe, „wonach die Verkehrsmittel jedermann zur unentgeltlichen Benutzung bereit gestellt werden, während die Kosten von der Gesamtheit zu bestreiten sind" (v. d. Borght a. a. O. S. 105), setzt voraus, daß die Wirkung des Verkehrsmittels auf die einzelnen Privatwirtschaften vollständig gleichmäßig, das Netz über das ganze Land verbreitet und die allgemeine Benutzung aus allen Volksschichten möglich und tatsächlich vorhanden ist bezw. im Bedürfnis liegt. Von Wichtigkeit ist es nach Zöpfl auch, ob das Anlagekapital der Verkehrsanstalt bereits amortisiert ist oder nicht und ob die Anlage aus den laufenden Einnahmen des Staates oder aus Anleihen hergestellt worden ist. [3]) Für das Telegraphenwesen treffen die wenigsten

---

[1]) Investiertes Kapital beim Telegraphen (Reichs-Telegraphengebiet) 1904 143 000 000 M (Mitteilg. des Staatssekretärs des Reichspostamts im Reichstag 19. 1. 1905 Stenogr. Berichte XI. Legisl. Per. 1. Sess. 1903/05 5. Bd. S. 3898), bei den Eisenbahnen 15 201 000 000 M (1904) (Grunzel a. a. O. S. 101) Überschuß der Eisenbahnen in Preußen (1904) 632 742 377 M (Eheberg, Finanzwissenschaft. 1908. S. 103), Zuschuß der Telegraphenverwaltung ca. 20 000 000 M.

[2]) Vgl. hierzu v. d. Borght a. a. O. S. 106 u. Entgegnung dazu von Cohn, Zur Geschichte u. Politik des Verkehrswesens VII S. 469 u. VI „Eisenbahnen, Wasserstraßen u. d. preuß. Staatshaushalt", S. 385 ff.

[3]) Zöpfl, a. a. O. S. 27.

dieser Voraussetzungen zu. Das Anlagekapital ist noch nicht amortisiert und zum größeren Teil aus Anleihen[1]) genommen. Im deutschen Reichspostgebiet, das nach der Zählung von 1905 445 395,58 qkm mit 51 814 727 Einwohnern umfaßt, gibt es 32 764 Orte mit Postanstalten, dagegen nur 25 573 Orte mit Telegraphenanstalten (einschl. der dem Privatverkehr geöffneten Eisenbahntelegraphenanstalten), also fast 7200 oder 22% weniger als Postanstalten.[2]) Selbst wenn durch den Landbriefträger auch den Bewohnern der nicht an das Reichstelegraphennetz angeschlossenen Orte die Möglichkeit geboten ist, Telegramme abzusenden, werden sie in den meisten Fällen gezwungen sein, auf eigene Kosten das Telegramm nach der nächsten Station zu befördern. In beiden Fällen sind Unbequemlichkeiten sowie Aufwand an Zeit und Geld unvermeidlich, und es ist ohne weiteres ersichtlich, daß von einer Gleichmäßigkeit der Benutzungsmöglichkeit noch nicht gesprochen werden kann. Anders liegen z. B. die Verhältnisse beim Briefverkehr, der nur die Auflieferung durch den Briefkasten erfordert und bei dem Schnelligkeit und Zeitersparnis nicht dieselbe Rolle spielen wie beim Telegrammverkehr. Die jeweilige Frequenz hängt natürlich außer von der Benutzungsmöglichkeit auch von der Güte und Vollständigkeit der Betriebseinrichtungen usw. ab.

Für die Erwägungen über die Wahl des Finanzgrundsatzes dürfen naturgemäß nur die wichtigen, wirklich notwendigen Telegramme, nicht auch die Bequemlichkeits- oder Luxusbedürfnissen entspringenden in Betracht gezogen werden. Während letztere bei der Behandlung des Telegraphen als freies Genußgut in bedenklichem Maße zunehmen würden, darf ohne großen Fehler die Behauptung aufgestellt werden, daß die wichtigen Telegramme auch bei völliger Gebührenfreiheit nicht wesentlich zunehmen würden. Denn die Gründe, die die Absendung eines Telegramms als unumgänglich notwendig erscheinen lassen, hängen von einer Reihe von Umständen ab, die durch die Gebührenhöhe nicht beeinflußt werden.[3]) Die

---

[1]) Bis 1904 143 000 000 M Anlagekapital, davon 75 000 000 M Anleihemittel (stenogr. Ber. d. Reichstags XI. Legisl.-Per., I. Sess. 1903/05 5. Bd. S. 3898.

[2]) Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1907 S. 7 u. 41.

[3]) General-Postmeister im Reichstag 8. Nov. 1876 (stenogr. Ber. II. Legisl. Per. IV. Sess. 1876 1. Bd. S. 91): „Im allgemeinen werden die Tarife die Depeschen nicht vermehren, auch wenn sie billig sind".

Intensität der gegenwärtigen Benutzung kann daher unbedenklich der Erörterung dieser Fragen zu Grunde gelegt werden. Nach einer Zusammenstellung bei Grunzel (a. a. O. S. 301) entfielen im Jahre 1904 auf 100 Einwohner in Deutschland 84 Telegramme jährlich. Deutschland steht an 8. Stelle, England mit 216 Stück an erster, Rußland mit 19 Stück an letzter[1]). Hierbei ist indes zu beachten, daß eine derartige Gegenüberstellung nur eine oberflächliche Vergleichsmöglichkeit bietet. Als Absender und Empfänger eines Telegramms können nur Personen von einem gewissen, vom Alter abhängigen Bildungsgrade in Frage kommen. Kinder können den Telegraphen überhaupt nicht benutzen, jugendliche, namentlich unselbständige Personen werden nur selten in die Lage kommen zu telegraphieren. Würde also die Zahl der Telegramme etwa auf die Zahl der über 15 Jahre alten Einwohner bezogen, so würde sich wahrscheinlich eine Verschiebung des Verhältnisses z. B. zwischen Deutschland und Frankreich zu Gunsten Deutschlands ergeben[2]). Ferner kommt hier wesentlich die geographische Lage und der Fremdenverkehr, z. B. für die Schweiz, in Betracht. Daß die Benutzung des Telegraphen in Deutschland ceteris paribus bis etwa zur

---

1) Die Zahlen sind der 1906 veröffentlichten Statistique comparative für 1904 entnommen. Der Berechnung dieser Durchschnittszahlen ist bei Grunzel die Gesamtzahl sämtlicher über die Leitungen des betr. Landes gegangenen Telegramme zugrunde gelegt, also auch der vom Ausland eingegangenen und vor allem der Durchgangstelegramme, die in günstig gelegenen Ländern, wie z. B. der Schweiz, einen erheblichen Bruchteil der Gesamtzahl ausmachen. (In der Schweiz 1904 rd. 18%). Für die Intensität der Benutzung des Telegraphen durch die Einwohner geben daher diese Zahlen kein genaues Bild. Von den wirklich in der Schweiz aufgegebenen Telegrammen entfallen für das Jahr 1904 nur 74,8 auf je 100 Einwohner, in Deutschland dagegen 69,6. In die Tabelle auf S. 26 sind daher zum Vergleich die nur auf die aufgegebenen Telegramme bezogenen Zahlen aus der Statistik der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1907 (S. 75) aufgenommen worden.

2) So kamen z. B. nach Rauchberg, Art. „Altersgliederung" im Handwb. d. Staatswissenschaften auf 1000 Einw. in Deutschland 351 Personen im Alter bis zu 15 Jahren, in Frankreich dagegen nur 262 (v. Philippovich, Grundriß I. Tübingen 1906. S. 56.)

Intensität in England gesteigert werden könne, kann also der Zusammenstellung nicht ohne weiteres entnommen werden, zumal da die Gelegenheit zur Benutzung des Telegraphen unter den europäischen Staaten in Deutschland am günstigsten ist. Letzteres beweist die Zahl der Stationen im Verhältnis zum Flächenraum des Landes und zur Zahl der Einwohner, also nicht die Dichtigkeit der Telegraphenleitungen, wie Grunzel anzunehmen scheint[1]), sondern die Dichtigkeit der Telegraphen*anstalten*. Wenn auch das Verhältnis zwischen Stationen und Flächenraum allein oder zwischen Stationen und Einwohnerzahl allein im allgemeinen schon einen oberflächlichen Überblick über die Benutzungsmöglichkeiten bietet, so erhält man doch noch genauere Vergleichszahlen, wenn man für jedes Land das Produkt aus den für Flächenraum und Einwohnerzahl pro Station berechneten Verhältniszahlen bildet und auf diese Weise versteckt die Bevölkerungsdichtigkeit mit in Betracht zieht. Je kleiner der Wert dieses Produktes ist, desto häufiger ist für die Bewohner des betr. Landes die Benutzungsgelegenheit. Nach diesen Gesichtspunkten ist auf Grund der im Journal télégraphique, dem Organ des Internationalen Telegraphenbureaus in Bern, für 1908 (S. 332 ff.) veröffentlichten Statistique télégraphique comparative de 1907 die nachfolgende Übersicht aufgestellt. Die Verhältniszahlen der dritten Reihe — der Wert der Produkte aus den Zahlen der ersten und zweiten Reihe ist der besseren Vergleichsmöglichkeit halber auf den auf 1 reduzierten Wert für Deutschland bezogen — lassen erkennen, daß Deutschland außer von Luxemburg bezüglich der Dichtigkeit der Telegraphenanstalten von keinem Lande übertroffen wird.

---

1) *Grunzel* sagt S. 301: „Die dichtesten Telegraphen*leitungen* hat Norwegen (5911 km Leitungen pro 1 Mill. Einw.) und Frankreich (4042 km pro Million Einwohner)." Nach Maßgabe der Zahlen meint *Grunzel* Telegraphen*linien* anstatt Telegraphenleitungen, aber auch die Linien können auf die Einwohner bezogen keine Vorstellung von der Dichtigkeit des Netzes vermitteln.

in	Es kommen 1 Telegraphenanstalt auf qkm	1 Telegraphenanstalt auf Einw.	Vergl.-Zahlen für die Benutzungsmöglichkeit	Es entfallen auf je 100 Einw. an aufgegebenen Telegr. Stück
Belgien	19,1	2752	3,9	71,6
Deutschland	14,5	1625	1,0	72,3
Frankreich	29,7	2176	2,8	107,4
Groß-Britannien u. Irland	23,6	3311	3,3	198,4
Italien	40,6	4666	8,0	40,6
Luxemburg	9,9	937	0,4	49,6
Niederlande	25,9	4490	4,9	76,2
Norwegen	247,3	1709	17,9	85,8
Österreich	45,9	4001	7,8	45,3
Rußland	3030,4	18911	2433,1	17,2
Schweden	170,2	2043	14,8	40,7
Schweiz	18,5	1485	1,2	82,3
Ungarn	80,4	4766	16,3	40,1

Aus diesen Vergleichszahlen in Verbindung mit den Zahlen für die Intensität der Benutzung (4. Reihe) läßt sich also nur feststellen, daß trotz der günstigsten Benutzungsgelegenheit und niedriger Gebühren in Deutschland weniger Telegramme aufgeliefert werden als z. B. in Frankreich oder England, d. h. in Ländern mit ungünstigeren Verhältnissen. Hieraus darf geschlossen werden, daß die verschiedene Intensität dieser Länder ihren Grund in Momenten hat, die vom Telegraphenwesen unabhängig sind, und daß diese Momente in Deutschland zu einer stärkeren Inanspruchnahme des Telegraphen nicht zwingen.

Die nächste Frage ist nun: wie verteilt sich der Nutzen des Telegraphen in wirtschaftlicher Beziehung? Ein Überblick über die in § 2 zusammengestellten tatsächlichen Funktionen des Telegraphen läßt ohne weiteres erkennen, daß bestimmte Erwerbsklassen — namentlich Handels- sowie Börsen- und Bankgeschäfte — den unmittelbaren Vorteil des Telegraphen in erster Linie genießen. Hierzu kommen in zweiter Linie die gewerblichen Großbetriebe.

Wird bei den Börsengeschäften stets, bei den großen Handelsgeschäften meist der Telegraph neben dem Fernsprecher zur Vorbedingung des Geschäfts, bei dessen Größe und Wichtigkeit es oft auf Tage oder Stunden ankommt, so hat der Kleinhändler und der Kleingewerbetreibende oder Handwerker in Ansehung seiner meist lokalen Funktionen nur selten Veranlassung, aus beruflichen — also erwerbswirtschaftlichen — Gründen zu telegraphieren. Und vollends für die große Masse der Angestellten, Beamten und Arbeiter kommen Telegramme, die wirtschaftlichen Zwecken dienen, in irgend wie beachtenswertem Maße nicht in Betracht. Nach der Berufs- und Betriebszählung v. 12. Juni 1907 gab es aber in Landwirtschaft, Industrie und Handel nur 5490288 Selbständige bezw. leitende Beamte unter 24617137 Erwerbstätigen überhaupt, eine Zahl, die bei Hinzurechnung der Hausbediensteten und Angehörigen ohne Hauptberuf auf 52345952 steigt. Den geringsten Prozentsatz machen die Selbständigen in der Industrie (einschl. Bergbau und Baugewerbe) — 1729467 gegenüber 11256254 Erwerbstätigen — aus.[1])

Über die Verteilung der Telegramme auf die einzelnen Erwerbsklassen sind für Deutschland leider nur spärliche und wenig spezialisierte Angaben bisher veröffentlicht worden. Nach der vom Reichs-Postamte herausgegebenen Jubiläums-Denkschrift „50 Jahre elektrischer Telegraphie" (S. 44) waren Mitte der 60er Jahre von den aufgelieferten Telegrammen

9 % Staats- und Diensttelegramme
66 % Börsen- und Handelstelegramme
4 % Zeitungstelegramme
21 % Familientelegramme.

Im Jahre 1888 war nach einer von Schwaighofer[2]) zitierten Übersicht die Verteilung:

6 % gebührenfreie Telegramme,
60 % Handelsdepeschen,
16 % Börsentelegramme,
5 % Zeitungstelegramme,
13 % Familientelegramme,

---

1) Statistik des Deutschen Reichs. Berlin 1909. Bd. 202, 1. Berufsstatistik Abt. I, H. I, Tab. 1 S. 4 u. 5.

2) Schwaighofer, Die Grundlagen der Preisbildung im elektrischen Nachrichtenverkehr. München 1902. S. 78.

also in etwa 25 Jahren außer einer Abnahme der Familientelegramme zu gunsten der Handels- und Börsentelegramme keine wesentliche Änderung in der Verteilung.

In dieser Verteilung treten demnach nach Abschluß einer gewissen Entwicklungsperiode erfahrungsgemäß nur geringe, nicht in Betracht kommende Verschiebungen im Laufe der Zeit ein, so lange nicht gewaltige Umwälzungen sozialer oder wirtschaftlicher Natur eine wesentliche Änderung in der gesellschaftlichen und beruflichen Gliederung überhaupt hervorrufen. Diese Beständigkeit der Verteilung spiegelt sich außer in den oben gebrachten Übersichten z. B. auch in den entsprechenden statistischen Angaben für die Schweiz [1]) deutlich wieder. In den Jahren 1879, 1884, 1896 ergeben sich nach internem und internationalem Verkehr getrennt folgende Zahlen:

	Staatstelegr.		Börsentelegr.		Handelstelegr.	
	intern.	internat.	intern.	internat.	intern.	internat.
1879	0,99	0,35	5,49	9,54	32,35	53,16
1884	1,0	0,4	5,85	12,12	30,76	46,40
1896	1,17	0,19	3,55	10,21	30,83	48,82

	Privattelegr.		Zeitungstelegr.	
	intern.	internat.	intern.	internat.
1879	60,19	36,61	0,98	0,34
1884	60,55	40,14	1,84	0,94
1896	63,55	40,24	0,9	0,54

In Italien entfielen im Jahre

1876 auf Börsenangelegenheiten . . . 45,42 %
„ Familienangelegenheiten . . . 27,79 %
und „ sonstige Angelegenheiten . . . 26,18 %

1895/96 auf Handels-, Börsen- u. polit. Angelegenheiten . . . . . 42,8 %
„ Familienangelegenheiten . . 26,8 %
und „ sonstige Angelegenheiten . . 29,6 %

der für den inneren Verkehr aufgelieferten Telegramme. [2])

[1]) Arch. f. P. u. T. 1880 S. 312; 1885 S. 550; 1897 S. 528.

[2]) Arch. f. P. u. T. 1877 S. 758; 1898 S. 634.

Hiernach dürfte die Anwendung der oben angeführten für das Jahr 1888 geltenden Zusammenstellung auch auf die heutigen Verhältnisse gerechtfertigt erscheinen. Aus ihr ist zu entnehmen, daß etwa 75% aller Telegramme Handels- und Börsengeschäften, also geschäftlichen Zwecken dienen. Daß die Zahl der den Telegraphen benutzenden Personen in Wirklichkeit noch geringer ist, als es die statistischen Angaben auf den ersten Blick erscheinen lassen, ergibt die Erwägung, daß manche Personen oder Firmen allein hunderte von Telegrammen jährlich absenden, und daß ein großer Teil der Familientelegramme von denselben Absendern ausgeht wie die Börsen- und Handelstelegramme. Denn gerade in den — meist wohlhabenden — Kreisen, in denen der Beruf eine rege Benutzung des Telegraphen mit sich bringt, überträgt sich diese Gepflogenheit leicht auch auf den privaten Verkehr.

Im lokalen Verkehr, für den der Telegraph ja auch ursprünglich nicht bestimmt war, tritt er immer mehr hinter dem Fernsprecher zurück.[1]) Wo er hier benutzt wird, geschieht es hauptsächlich zu Zwecken des familiären und sozialen, weniger des geschäftlichen und wirtschaftlichen Verkehrs. Der internationale Verkehr schließlich weist eine noch höhere „Klassentendenz" als der interne Verkehr auf und steigert sich für die transozeanische Telegraphie zur „ausschließlich kommerziellen und Luxusqualität"[2]). Die „Anlässe" zur Benutzung des Telegraphen sind eben, soweit er nicht zunächst gewissen Klassen, einer Minderheit der Volksgemeinschaft dient, „immer spezieller, exzeptioneller Natur und verleihen somit auch seinen Diensten einen Ausnahmewert"[3]). Die Rangstellung des Telegraphen zu den beiden anderen wichtigsten Kommunikationsmitteln — Eisenbahn und Post — wird ein Vergleich der Zahlen der von der Eisenbahn im Personenverkehr und der Post im Briefsendungsverkehr geleisteten Verkehrsakte einerseits und der telegraphischen Verkehrsakte andererseits sowie der gegenwärtigen Ausnutzung der konkreten Betriebsmittel bei Eisenbahn und Telegraph veranschaulichen. Im Jahre 1907 wurden im Deutschen Reiche befördert: 1228 532 903 Personen (nur auf Staatsbahnen), 5 814 791 130 Briefe, Postkarten und Drucksachen, 54 678 383 Tele-

1) Schwaighofer, a. a. O. S. 75.

2) Sax, a. a. O. S. 252 u. 253.

3) Sax, a. a. O. S. 220.

gramme. Es entfielen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge bezw. 1 km Leitung 564 946 Personen bezw. 93 Telegramme[1]).

Aus diesen Feststellungen ergibt sich ohne weiteres, daß für das Telegraphenwesen das Prinzip der reinen Ausgabe oder des freien Genußgutes nicht entfernt in Frage kommen kann. Hier würde dieser Grundsatz die Belastung der steuerzahlenden Gesamtheit, namentlich der unteren Klassen, also gerade derjenigen, die den geringsten unmittelbaren Nutzen haben, zu gunsten einer Minderheit größtenteils Vermögender bedeuten.[2])

Mithin bliebe noch zu untersuchen, ob dem Wesen des Telegraphen das Gebührenprinzip oder das rein privatwirtschaftliche Prinzip mehr entspricht. Bei jenem sollen nach Wagner (Finanzwissenschaft S. 580 f.) die Gebühren für die Benutzung der Anstalt nur die Kosten vollständig decken, bei diesem soll nach privatwirtschaftlichen Konkurrenzgrundsätzen eine möglichst große Reineinnahme (Rente) erzielt werden. Dieses Bestreben ließe sich aber für eine staatliche Unternehmung nur rechtfertigen, wenn diese in keiner Weise mit den spezifischen Aufgaben des Staates in Zusammenhang gebracht werden könnte. Das privatwirtschaftliche Prinzip könnte daher vielleicht in gemäßigter Weise für die Verwaltung des Fernsprechwesens in Frage gezogen werden. Denn der Fernsprecher hat — mit Ausnahme der öffentlichen Fernsprechstellen — einen mehr privaten Charakter und dient vorwiegend den Interessen des Anschlußinhabers — wie etwa ein Licht- oder Kraftanschluß an

---

[1]) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt, Bd. XXVIII (1907) Berlin 1909, Tabelle 18 S. 10 f.; Statistik der P. u. T.-Verw. f. 1907 S. 62, 64 u. 65. (Es sind mit Rücksicht auf die Eisenbahnstatistik auch die auf deutschen Linien bezw. Postkursen beförderten Auslands- u. Durchgangs-Briefsend. u. Telegramme berücksichtigt.)

[2]) Ganz besonders für den Telegraphen zutreffend sind die folgenden allgemeinen Ausführungen von Weichs-Glon (S. 148): „Weit entfernt, den Wert des Verkehrswesens für den allgemeinen Kulturfortschritt, sowie selbst die kleinste Einzelwirtschaft auch nur in einer Beziehung zu unterschätzen und zu verkennen, muß doch der Umstand hervorgehoben und klar gelegt werden, daß die Verkehrsanstalten im allgemeinen und insbesondere in ihrer unmittelbaren Wirkung überwiegend den Interessen der wohlhabenden Bevölkerungsklassen dienen, vor allem den Kreisen des Handels und der Industrie, und daß zweifelsohne diese beiden die größten und häufigsten Vorteile aus den Verkehrsanstalten ziehen. Wenigstens sind es diese Kreise, welche unzweifelhaft die unmittelbaren Vorteile aus den Fortschritten der Verkehrstechnik genießen."

eine Starkstromzentrale. Der Telegraph dagegen hat ebenso wie die Eisenbahn und die Post nach seiner Natur und der Art seiner Benutzung einen öffentlichen Charakter Kann sich der Telegraph auch nicht in Bezug auf die Massenhaftigkeit der Benutzungsakte — wie oben gezeigt — mit Eisenbahn und Post messen, so kommt hier noch in entscheidendem Maße seine besondere Stellung auf dem Gebiete der staatlichen Wohlfahrtspflege — im weitesten Sinne genommen — in Betracht. Wollte man die an sich vielleicht müßige Frage aufstellen, ob im wirtschaftlichen und persönlichen Verkehr die Eisenbahn oder der Telegraph mit geringerem Nachteil entbehrt werden könnte, so müßte diese Frage — schon mit Rücksicht auf die Zahl der Verkehrsakte – wohl zu gunsten der Eisenbahnen beantwortet werden. Auf dem Gebiete der allgemeinen Wohlfahrtspflege und Sicherheit hat der Telegraph dagegen Aufgaben zu erfüllen, die ihn unentbehrlich machen. Gerade hier werden die Wirkungen des telegraphischen Nachrichtenverkehrs vielleicht unterschätzt, weil die Fälle, in denen durch Erfüllung dieser Aufgaben Gut und Leben erhalten bezw. gerettet wurden, meist nicht bekannt werden.[1]) Zu beachten ist ferner, daß der Staat bei Erfüllung all seiner Aufgaben in der inneren und äußeren Verwaltung (Verkehr mit den nachgeordneten Behörden, Kolonien pp.), in der inneren und äußeren Politik auf den Telegraphen in vielen Fällen, wo schriftliche Unterlagen erforderlich sind und der Fernsprecher daher nicht verwendet werden kann, angewiesen ist, eine Bestimmung des Telegraphen, die sich auch aus seiner historischen Entwicklung ergibt. Der Versuch, aus dieser Notwendigkeit des Telegraphen für die Erfüllung von Staatszwecken eine Verpflichtung für den Staat zur unentgeltlichen Bereitstellung dieses Verkehrsmittels herzuleiten, wird mit dem Hinweis darauf zurückzuweisen sein, daß für die reinen Staatszwecke ein Netz von ungleich geringerer Ausdehnung als das gegenwärtig vorhandene genügen würde. Andererseits ist der Umstand, daß auch der Staat auf den Telegraphen angewiesen ist, doch schwerwiegend genug, um das privatwirtschaftliche Prinzip für das Telegraphenwesen als ungerechtfertigt erscheinen zu lassen.

Als der der Natur des Telegraphen am meisten entsprechende Grundsatz ist demnach das Gebührenprinzip anzusehen. Ein kurzer

[1]) Nach einer Angabe der Jubiläumsdenkschrift S. 97 vermitteln die Unfallmeldestellen (insgesamt) durchschnittlich täglich 80 Unfallmeldungen (Erkrankungen von Menschen und Vieh, Todesfälle, Feuers- und Wassersgefahr, Diebstähle).

Überblick über die in Frage kommenden Verhältnisse ergibt also folgendes Bild: Der Staat — die Gemeinwirtschaft — ist zwar zur Einrichtung und zum Betriebe des Telegraphen am meisten geeignet und berufen, weil die staatliche Verwaltung die für die Allgemeinheit brauchbarste und nützlichste Form dieser Verkehrsanstalt gewährleistet und der Staat diese Anstalt zum Teil auch als Mittel zur Erfüllung der Staatsaufgaben braucht. Eine Verpflichtung des Staates, den Telegraphen als freies Genußgut der Allgemeinheit zu überlassen, ist dagegen nicht begründet. Für den unmittelbaren, besonderen Nutzen, der aus der Inanspruchnahme des Telegraphen dem einzelnen Benutzer erwächst, ist daher der Betrag zu zahlen, den die Ermöglichung dieser Leistung der Gemeinwirtschaft kostet — also die Selbstkosten in Gestalt von Gebühren. Werden die Verkehrsleistungen absichtlich und dauernd unter dem Selbstkostenpreise abgegeben, tritt also eine Annäherung an das Prinzip der reinen Ausgabe ein, so bedarf das Telegraphenwesen zu gunsten einer Minderheit größtenteils Vermögender eines Zuschusses, der durch die Abgaben der Allgemeinheit — also bei den vorwiegend indirekten Steuern des Reichs auch namentlich der unteren Klassen -- aufgebracht werden muß. Dies hat solange als ungerechtfertigt zu gelten, als Staatsaufgaben, die der Gesamtheit dienen und die Hebung der wirtschaftlich schwächeren Klassen bezwecken, noch der Lösung harren, und das wird bei der jetzigen Finanzlage des Reichs noch auf lange Zeit hinaus der Fall bleiben. Andererseits dürfen die Verkehrsleistungen auch nicht dauernd über dem Selbstkostenpreise abgegeben, also eine Annäherung an das privatwirtschaftliche Prinzip erstrebt werden. Dies würde der Besteuerung einer Minderheit gleichkommen, die, wie gesagt, dem Wesen des Telegraphen als öffentliche Verkehrsanstalt widersprechen würde.

Von Bedeutung ist beim Gebührenprinzip auch die Auffassung bezügl. des Anlagekapitals, von der zum Teil die Bemessung der Gebühren abhängt. Es gibt zwei Möglichkeiten, entweder:

1. das Anlagekapital ist aus den Einkünften der betr. Verkehrsanstalt zu gewinnen, oder:
2. das Anlagekapital ist aus den allgemeinen Staatseinkünften zu nehmen.

In beiden Fällen ist es theoretisch gleichgültig, ob hierzu eine Anleihe aufgenommen wird, die nach und nach aus den betr. Einnahmen

(entweder der Erwerbsanstalt oder der allgemeinen Staatseinkünfte) amortisiert wird oder ob das Anlagekapital — dann natürlich in kleineren Posten — unmittelbar aus den betr. Einnahmen genommen wird. (Für die Praxis bietet allerdings die Bereitstellung eines größeren Kapitals, wie es die Anleihen ermöglichen, namentlich für die erste Einrichtung einer möglichst umfassenden und vollkommenen Anlage leicht ersichtliche Vorteile.) Eine Verzinsung des Anlagekapitals ist nach den bestehenden wirtschaftlichen Grundsätzen in beiden Fällen erforderlich.[1]) Ebenso hat die Amortisation der Betriebsmittel (nach kaufmännischen Grundsätzen die Abschreibungen) d. h. die fortlaufende Ersetzung des durch den Betrieb allmählich aufgezehrten Anlagekapitals in beiden Fällen zu erfolgen. „Das stehende Kapital erheischt in der Gesamtsumme der mit seiner Hilfe erzielten Leistungen die Reproduktion der Abnützungsquote und seines Zinserfordernisses; letzteres ist eine konstante Größe.“[2]) Diese Abnützungsquote besteht aber beim Telegraphen in den jährlich aus ordentlichen Mitteln für die Unterhaltung der Apparate, Batterien, Linien und Leitungen bereitgestellten Summen (enthalten in den „Betriebskosten im Bereiche der Telegraphie“, Kap. 85, Tit. 50–52 des Reichs-Haushaltsetats), mit denen die Betriebsmittel in dauernd gleich gutem Zustande gehalten werden. Es sind also — soweit das Anlagekapital in Frage kommt — aufzubringen:

im ersten Falle

1. das Kapital für die Einrichtung und Erweiterung (Neuanlagen) der Verkehrsanstalt (Anlagekapital) bezw. die Tilgungsquoten für die zu diesen Zwecken aufgenommenen Anleihen,
2. die Zinsen für das Anlagekapital,
3. die Quote für die Amortisation der Betriebsmittel (Unterhaltungsquote, Abschreibung);

im zweiten Falle nur die beiden letzten Kostenbeträge, also

1. die Zinsen für das Anlagekapital,
2. die Quote für die Amortisation der Betriebsmittel (Unterhaltungsquote, Abschreibung).

---

[1]) Sax, Art. Transport- und Kommunikationswesen in Schönbergs Handbuch I. 1896. S. 594.

[2]) Sax, Die Verkehrsmittel pp. S. 57.

Das Anlagekapital ist in diesem Falle aus den allgemeinen Staatseinkünften zu nehmen (entweder also aus laufenden Mitteln oder aus Anleihen, die aus allgemeinen Einkünften zu tilgen sind).

Der Unterschied besteht also darin, daß zur Beschaffung des Anlagekapitals im ersten Falle nur die Benutzer der Verkehrsanstalt, im zweiten Falle die Allgemeinheit herangezogen werden, im ersten Falle also ein mehr privatwirtschaftliches Unternehmen, durch das auf Kosten einer Minderheit ein von Jahr zu Jahr zunehmendes öffentliches (Staats-)Vermögen in den Betriebsanlagen (stehendes Kapital) erworben und verzinst wird, im zweiten Falle lediglich die verzinsliche Anlegung eines durch die Allgemeinheit aufgebrachten Kapitals seitens des Staates in einer Verkehrsanstalt, zu deren Betriebe er wegen deren volkswirtschaftlicher Wichtigkeit und infolge seiner besonderen Qualifikation verpflichtet ist.[1]) Dem Gebührengrundsatze und dem Wesen des Telegraphen überhaupt dürfte daher das letztere Verfahren theoretisch am meisten entsprechen. In Wirklichkeit werden sich Verschiebungen der Grenzen kaum vermeiden lassen, indem geringe Erweiterungen der Anstalt — namentlich die durch die reguläre Verkehrszunahme bedingte Vermehrung der Betriebsmittel für schon bestehende Verbindungen — aus deren Einkünften vorgenommen werden. Die Anwendung des Gebührenprinzips in dieser reineren Form auf den Telegraphen erscheint namentlich bei Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse (der gegenwärtigen Zuschußwirtschaft), die doch ein bestimmendes Moment in der praktischen Finanzpolitik ausmachen, nach Möglichkeit geboten.

---

[1]) „Denn der Staat ist gehalten", sagt Weichs-Glon (a. a. O. S. 36) „die Mittel der Allgemeinheit nicht ohne Aussicht auf direkte oder indirekte Produktivität zu verwenden, d. h. nicht ohne die Sicherheit, daß diese Verwendung in irgend einer Form" — in unserem Falle also in der Form der landesüblichen Verzinsung — „zur Allgemeinheit zurückfließt."

§ 5.

Die Preisbestimmungsmomente beim Telegraphen.

Die Preise, für welche die deutsche Telegraphenverwaltung ihre Leistungen an die Benutzer abgibt, sind Monopolpreise. Diese werden nach Neumann[1]) vorzugsweise einseitig — durch den Monopolinhaber — bestimmt und es greifen hiernach bei ihnen in besonders großem Umfange Preisvorausbestimmungen Platz. In welcher Weise die Verwaltung einer Verkehrsanstalt diese günstige Stellung bei der Preisbildung auszunützen sucht, hängt von dem für den betr. Verkehrszweig beabsichtigten Verwaltungsprinzip ab.[2]) Dieses wird aber nicht nur die Höhe der Preise, sondern vor allem auch deren tarifarische Gliederung nach bestimmten Gesichtspunkten beeinflussen, die sich richten nach dem Maße, in dem die bei der Preisbildung allgemein wirksamen Momente sich in dem besonderen Falle Geltung verschaffen.[3]) Denn während sich die allgemeinen Preisbildungsgesetze in der freien Konkurrenz bis zu einem gewissen Grade automatisch durchsetzen, bedarf es bei der Feststellung der staatlichen Monopolpreise seitens der Staatsverwaltung der bewußten Würdigung der preisbildenden Faktoren im Rahmen des

[1]) Neumann, Art. die Gestaltung des Preises in Schönbergs Handb. IV. Aufl. I. 1896. S. 276.

[2]) v. d. Borght, S. 117 a. a. O.

[3]) Neumann (a. a. O. in Schönbergs Handb. S. 273) sagt: „Die „Preismomente“ sind nicht generell in Angebot und Nachfrage zu gliedern, sondern es sind zuerst einerseits Spezial- oder Einzelpreise (d. h. solche, denen gegenüber es auf beiden Seiten an Konkurrenz gebricht), daneben Monopol- oder Vorzugspreise (solche, denen gegenüber ein Mitwerben auf einer Seite garnicht oder nur in geringem Maße vorhanden ist) und endlich Konkurrenzpreise i. e. S. (das heißt solche, bei denen auf beiden Seiten wirksames Mitwerben stattfindet) zu unterscheiden und nur innerhalb jeder dieser Kategorien ist nach den bez. Preisbestimmungsgründen zu fragen.“

herrschenden Finanzgrundsatzes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Volkswirtschaft.

Das für den Telegraphen angemessene Prinzip ist — wie gezeigt — das Gebührenprinzip oder der Grundsatz der vollen Entgeltlichkeit. Nach diesem ist die Höhe der durch den Tarif zu erzielenden Einnahme bestimmt durch die Summe der Ausgaben, d. h. der Kosten. Die Einnahmen sind aber das Produkt aus der Zahl der Verkehrsakte und dem Betrage der Einzelgebühren. Dasselbe Ergebnis wird demnach erzielt durch eine hohe Zahl von Verkehrsakten und geringe Gebührenbeträge, wie umgekehrt durch eine geringe Zahl von Verkehrsakten und hohe Gebührenbeträge. Also auch hier kann die Tarifpolitik Forderungen der Volkswirtschaftspflege gerecht werden, ohne die durch das Gebührenprinzip gezogene Grenze überschreiten zu müssen. Eine Erniedrigung der Gebühren hat im allgemeinen eine Erhöhung der Frequenzziffer zur Folge und umgekehrt. Aufgabe der Volkswirtschaftspolitik ist es, die Verkehrsmittel möglichst vielen zugänglich zu machen, die Zahl der Verkehrsakte also möglichst zu steigern. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß „die verkehrsschaffende Wirkung der Verkehrsverbilligung ihrem Umfange nach abhängig ist von dem Maße des vorhandenen und hervorzurufenden Verkehrsbedürfnisses, und daß dieses Verkehrsbedürfnis mit den gesamten wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnissen des Volkes zusammenhängt."[1]) Ein gewisses notwendiges Maß von Verkehrsleistungen wird auch verlangt werden, wenn die Gebühren hoch sind, und über eine gewisse durch die Kulturfaktoren gezogene obere Grenze wird die Nachfrage nach Verkehrsleistungen nicht steigen, auch wenn die Gebühren erniedrigt werden. Je mehr sich die Frequenzziffer diesen Grenzen nähert, desto weniger entspricht prozentual die Verkehrsänderung der sie verursachenden Gebührenänderung.[2]) Während aber beim privatwirtschaftlichen (gewerblichen) Verwaltungsprinzip der Gebührenfaktor so zu wählen ist, daß sein Produkt mit dem Verkehrsfaktor den größtmöglichen Wert ergibt, ist er beim Gebührenprinzip so klein zu machen, als der durch die Kosten bestimmte, also feststehende Wert des Produkts erlaubt. — Ist auf Seiten des Verkehrskonsumenten die Grenze der Verkehrssteigerung das kulturelle Niveau, so ist deren Vorbedingung auf

---

[1]) v. d. Borght a. a. O. S. 118.

[2]) v. d. Borght a. a. O. S. 118.

Seiten der Verkehrsanstalt die Ausdehnung des Netzes und die durch die Bereitschaft der Betriebsmittel bedingte Qualität der Verkehrsleistung.

Vergegenwärtigen wir uns, daß mit den durch die Verkehrssteigerung erhöhten Anforderungen an die Betriebsmittel pp. auch die Kosten wachsen, die durch die Gebühreneinnahme gedeckt werden müssen, so erkennen wir, daß sich in die eben betrachtete Wechselwirkung zwischen Frequenzziffer und Gebührenhöhe eine zweite Wechselwirkung zwischen Frequenzziffer und Kosten einschiebt, eine dreifache Wechselbeziehung also, deren genaue Abgrenzung nur durch die Ergebnisse der Praxis — meist nachträglich — ermöglicht wird, Den Prüfstein für die Richtigkeit eines Tarifs wird eben immer die Praxis bilden müssen. Bei der Festsetzung des Tarifs kann es sich daher nur darum handeln, auf der einen Seite möglichst alle für eine Steigerung des Verkehrs wichtigen Vorbedingungen durch Berücksichtigung der verschiedenartigsten Bedürfnisse der Konsumenten (Wert) zu schaffen, auf der anderen Seite alle für die Höhe der Gebühren wichtigen Momente (Kosten) zu analysieren und tarifarisch auszudrücken. Wert und Kosten sind also die hauptsächlichsten Preisbestimmungsgründe beim Telegraphen.

1. Der Wert.

Der Wert des Telegraphen für den Interessenten läßt sich am besten im Vergleich mit den übrigen Mitteln der Nachrichtenbeförderung, namentlich der Post und dem Fernsprecher, feststellen. Mit dieser Feststellung werden für den Telegraphen zugleich auch die Grenzen seines Bereichs gezogen und darüber hinaus Anhaltspunkte für die Tarifgestaltung gewonnen. Es kann sich hierbei, um diesen Punkt gleich vorweg zu nehmen, nur um den objektiven Wert der Leistung handeln, niemals um den Wert des Gegenstandes der Depesche. Eine derartige Werttarifierung nach dem Inhalte der Telegramme, die z. B. Weichs-Glon[1]) für verschiedene Gattungen von Mitteilungen (Preisnotizen, Kursnachrichten) empfiehlt, würde einer Hauptforderung des Gebührenprinzips — der Gerechtigkeit — widersprechen, ganz abgesehen davon, daß die Durchführung praktisch auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würde. Kein

[1]) a. a. O. S. 188.

Interessent würde den Annahmebeamten als befähigt ansehen, den Wert seiner telegraphischen Mitteilungen zu beurteilen. Berufungen und Reklamationen und in deren Gefolge endlose und kostspielige Weiterungen wären die Folge, soweit nicht, was zu erwarten stünde, der bequeme Weg vorgezogen würde, allen Schwierigkeiten und erhöhten Gebühren durch untergeschobene Texte zu entgehen. Die von Weichs-Glon in diesem Zusammenhange zum Schlusse erwähnten „dringenden Telegramme" dürften ihre Begründung in anderen Momenten finden.

Der Briefbeförderung oder Botenbeförderung gegenüber beruht der Wert des Telegraphen in seiner Schnelligkeit, dem Fernsprecher gegenüber in seiner Schriftlichkeit. Das Moment der Schnelligkeit gewinnt um so mehr an Bedeutung, je größer die Entfernung, über welche die Nachricht zu befördern ist, und je größer damit der zeitliche Unterschied gegenüber der Briefbeförderung ist. Der Wert der Leistung für die Korrespondenten ist nach Sax[1]) „gleich der Ersparung an Zeit, Mühe und Kosten, welche die Beförderung seitens der organisierten Anstalt im Gefolge hat, und der Maßstab hierfür liegt eben in der konkreten Entfernung, auf welche hin die Beförderung erfolgen muß." Die Preisbemessung nach dem Werte der Leistung hat also nicht nur ihre Berechtigung bei Geltung des Unternehmerprinzips, sondern sicher auch beim Gebührenprinzip, sobald auch die Kosten mit der wertsteigernden Leistung wachsen. Statistische Unterlagen über die gegenwärtige Verteilung der Zahl der Telegramme auf die einzelnen Entfernungen sind nicht vorhanden, weil eine Unterscheidung in dieser Richtung bei dem heutigen Einheitstarif nicht in Frage kommt. Die Konkurrenzgefahr durch den Briefverkehr nimmt also mit wachsender Beförderungsstrecke ab.

Dem Fernsprecher gegenüber besteht der Wert des Telegraphen in der sofortigen Existenz der durch die Urkundenqualität[2]) der Telegramme gegebenen Schriftlichkeit, während der Fernsprecher den Vorteil des unmittelbaren gegenseitigen Austauschs durch Rede und Gegenrede bietet, ein Verkehr, der in jedem rechtlich wichtigen Falle der nachträglichen schriftlichen — u. U. telegraphischen —

---

[1]) Sax, Die Verkehrsmittel pp. S. 269.

[2]) Urteil der vereinigten Strafsenate des Reichsgerichts vom 6. 3. 1883 (Entsch. des R. G. in Strafsachen Bd. 8, S. 92 ff.).

Bestätigung bedarf. Wo der Wert der Schriftlichkeit nicht in Frage kommt, besteht die Konkurrenz des Fernsprechers für den Telegraphen sowohl im Nah- wie im Fernverkehr.

Die Grenzen, die dem Fernsprechverkehr auf weite Entfernungen durch die Grenzen der Technik gezogen sind, kommen für den inneren Verkehr nur in geringem Maße — etwa für den Verkehr zwischen Ostpreußen und Baden und Elsaß-Lothringen — in Frage, da gegenwärtig diese Grenzen in einzelnen günstigen Fällen auf weit über 1000 km[1]), für den praktischen Massenverkehr auf etwa 500—750 km festgesetzt werden können.[2]) Der Fernsprechverkehr hat an sich die Tendenz, bedeutend schneller zu steigen als der Telegrammverkehr,[3]) zum Teil auf Kosten des letzteren, so daß sich die Frequenzzahlen beider Verkehrsanstalten immer weiter von einander entfernen. Die Divergenz dieser Zahlenreihen kann beeinflußt werden, wenn durch Tarifänderungen oder technische Umwälzungen des einen oder anderen Verkehrszweiges Verschiebungen in den Wertverhältnissen der Leistungen für den Interessenten oder in den Preisen eintreten. Eine beträchtliche Überlegenheit dem Telegraphen gegenüber zeigen der Fernsprecher und auch die Briefbeförderung (Eilbestellung) sowie private Beförderungsarten (besondere Boten, Messenger Boys) im lokalen Verkehr. Der Interessent hat hier — was die Schnelligkeit der Nachrichtenbeförderung anlangt — eine Reihe von Möglichkeiten, annähernd gleich gute Leistungen zu erhalten, und wird natürlich die billigste wählen. Diese aber bietet erst zu allerletzt der Telegraph; Eilbriefe und Rohrpostkarten, die wesentlich umfangreichere Nachrichten enthalten können, sind auf

---

1) z. B. Berlin—Paris (1186 km); vergl. v. Halle, Die Weltwirtschaft, 1. Jhrg. 1906. I. Teil. 1906, S. 232; London—Marseille 1100 km, New-York—Chicago 1520 km, Boston—Chicago 1920 km; vgl. Zeitschrift f. Schwachstromtechnik. 1909. S. 378.

2) Die Denkschrift des Reichs-Postamts wegen Änderung der Fernsprechgebühren-Ordnung (Ztschr. f. Schwachstromtechnik 1908 S. 16) mißt den „Ferngesprächen auf mehr als 750 km Entfernung noch keine nennenswerte praktische Bedeutung bei, weil erst eine verschwindend kleine Zahl derartiger Sprechbeziehungen besteht."

3) Von 1897 bis 1907 ist die Zahl der Ferngespräche von 115 434 729 auf 230 268 184, also um etwa 100 % (ebenso die Gesamtzahl sämtlicher Gespräche von 531 474 899 auf 1 087 243 691), die Zahl der Telegramme (ohne die Durchgangstelegramme) von 35 193 141 auf 49 169 761, also nur um etwa 40 % gestiegen. (Statistik der P. u. T. V. 1897 S. 47 u. 48, 1907 S. 45 u. 47.)

das Wort bezogen unverhältnismäßig billiger. Man kann fast behaupten, daß der Telegraph nach Lage der heutigen Verhältnisse hier ein Gebiet behauptet, das ihm nicht zukommt, daß er hier ungleich besseren Verkehrsleistungen eine vergebliche Konkurrenz macht, nicht umgekehrt. Eilige geschäftliche Nachrichten und dringliche private Nachrichten von objektiver Wichtigkeit werden daher dem ökonomischen Prinzip entsprechend in den meisten Fällen im Lokalverkehr nicht durch den Telegraphen befördert werden. Was im Lokalverkehr telegraphiert wird, entspringt demnach einem Luxus- oder Modebedürfnis (Glückwunschtelegramme pp.), das seine Befriedigung nicht in der Schnelligkeit und der damit verbundenen Zeitersparnis, sondern in der telegraphischen Beförderung einer bestimmten Nachricht an sich — als etwas Außergewöhnlichem — findet. Für den Ortsverkehr in Berlin, der doch infolge seiner großen Ausdehnung verhältnismäßig noch am günstigsten für die Benutzung des Telegraphen ist, wird z. B. die Zahl der sogen. „Glückwunschtelegramme" auf 88 % der gesamten Lokaltelegramme beziffert,[1]) ein Prozentsatz, der um so größer sein wird, je kleiner der Ort ist. Daß dieser Verkehr etwa aus allgemeinen Billigkeitsgründen die ihm in manchen Ländern eingeräumte Ermäßigung — in Deutschland 40 % — verdiene, muß füglich bestritten werden. Aus Konkurrenzrücksichten läßt sich diese Ermäßigung kaum erklären, da, wie wir gesehen haben, für die erfahrungsgemäß als Lokaltelegramme beförderten Mitteilungen eine andere Beförderungsart vom Absender garnicht beabsichtigt wird. Zur Erzielung einer wirksamen Konkurrenz müßte außerdem die Ermäßigung fast bis zur Grenze der Unentgeltlichkeit gehen.

Außer nach der Entfernung läßt sich aber der Wert der Leistung des Telegraphen nach der Schnelligkeit der Nachrichtenübermittelung differenzieren. Es gibt Interessenten, die eine größere als die sich bei dem gewöhnlichen Betriebe ergebende Schnelligkeit wünschen, neben solchen, denen eine geringere Schnelligkeit genügt. Diesem Bedürfnisse nach einer anderweitigen als der gewöhnlichen Leistung kann durch bevorzugte Beförderung gegen erhöhte Gebühren — „dringende" Telegramme — oder durch Beförderung während bestimmter betriebsschwacher Stunden — Verzugs-Tele-

---

[1]) Fuhrmann, Die Bedeutung des lokalen Nachrichtenverkehrs für das wirtschaftliche Leben. Berlin 1909. S. 10.

gramme, deferred telegrams — gegen ermäßigte Gebühren entsprochen werden. Der Werterhöhung im ersten Falle entspricht auch eine erhöhte Leistung seitens der Verkehrsanstalt, während im zweiten ein geringeres Leistungsmaß als das gewöhnliche beansprucht wird. Vom betriebsökonomischen Standpunkt ist die Zulassung der Aufschub-Telegramme zu verwerfen, weil die in ihrer Natur liegende Überhandnahme ihren Zweck, die Betriebsverbilligung, leicht illusorisch machen kann. Die indische Telegraphenverwaltung hat daher infolge der schlechten Erfahrungen die Zulassung der „deferred telegrams" wieder aufgehoben.[1]) Die dringenden Telegramme sind in der Mehrzahl der Staaten — in Deutschland gegen Erhebung der dreifachen Gebühr — zugelassen. Ihre Zulässigkeit wird häufig mit dem Argument der sozialen Ungerechtigkeit bekämpft, weil hier dem Vermögenden ein Vorrang gegenüber dem weniger Zahlungsfähigen eingeräumt würde. Dieser Einwand ist belanglos. Die dringenden Telegramme sind hauptsächlich von Bedeutung für den ausländischen Verkehr, uud von diesem ausländischen Verkehr, für den, wie gezeigt, nur ein kleiner Kreis Vermögender in Frage kommt, sind in Deutschland 1907 nur 2,32 % dringende Telegramme gewesen (gegenüber 0,78 % im inneren Verkehr). Die Gebühr ist zudem so festgesetzt worden, daß die wirkliche besondere Dringlichkeit durch die Selbsteinschätzung des Interessenten als erwiesen angesehen werden muß.[2]) Seit 1. August 1908 sind die dringenden Telegramme auch in der Schweiz, wo sie hauptsächlich mit dem erwähnten Argument bekämpft[3]) wurden, zugelassen.[4])

Weitere allen Telegrammen gleichmäßig zukommende Wertmomente, die mitbestimmen, in welchem Umfange die Dienste der

---

[1]) Ztschr. f. Schwachstromtechnik. III. Jhrg. 1909.

[2]) Cohn sagt in seiner „Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens" (Stuttgart 1898 S. 1024 1025) von den dringenden Telegrammen: „Ein weiteres Moment, das aus dem Kostenprinzp zu folgern ist, beruht auf der Rangordnung der Telegramme nach Klassen der Dringlichkeit. Eine höhere Eile bei vielleicht höchst intensivem Verkehr — auf gewissen Strecken, zu gewissen Tagesstunden (Börsenstunden) — rechtfertigt durch die außerordentlichen Veranstaltungen zu dessen Bewältigung einen erhöhten Satz gegenüber den Telegrammen zweiter Klasse. Doch mag diese Abstufung auch aus dem Wertprinzip sich begründen lassen, indem höhere Bedeutung der eiligen Telegramme, höhere Zahlungsfähigkeit ihrer Interessenten dahinter stehen."

[3]) Ztschr. f. Schwachstromtechnik 1908. S. 352.

[4]) Journal télégraphique. Bern 1908. S. 167.

Verkehrsanstalt in Anspruch genommen werden, sind außer in der schon erwähnten Urkundenqualität in der Sicherheit der Beförderung und Zustellung der Telegramme und in den dafür seitens der Verkehrsanstalt etwa geleisteten Bürgschaften zu erblicken. Diese Sicherheit ist sowohl als Sicherheit gegen die Verletzung des Telegraphengeheimnisses, als auch in rein technischem Sinne als Sicherheit gegen Verstümmelung, Verlust oder Verzögerung und deren Folgen aufzufassen. Im ersten Falle ist sie gesetzlich gewährleistet, (§ 8 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892 und Art. 2 des internationalen Tel.-Vertrags vom 10./22. Juli 1875) und deren Verletzung in Deutschland durch § 355 St.-G.-B. unter Strafe gestellt. Im zweiten Falle erstreckt sich die Sicherheit nur auf die Erstattung des Preises für die seitens der Verkehrsanstalt übernommene, aber durch Verschulden ihrer Organe oder ihres Betriebes nicht erfüllte Leistung, nicht etwa auch auf den mittelbaren Schaden und den entgangenen Gewinn. Würde die Verwaltnng auch hierfür eine Haftung übernehmen, so wäre dies eine besondere, weitgehende Mehrleistung, eine Art Versicherung, die um den für die reine Transportleistung gezahlten Preis nicht übernommen werden könnte. Durchführbar ist eine derartige Versicherung in der Weise, daß unter bestimmten Beschränkungen etwa bezüglich der Länge der Telegramme die Angabe des zu versichernden Wertes durch einen taxpflichtigen Zusatz etwa in der Form „V (versichert) 1000“ oder „V 2000“ je nach der Höhe des Versicherungsbetrages zugelassen würde. Die Versicherungsgebühr würde nach der Höhe des deklarierten Betrages staffelweise festzusetzen sein und müßte außer der eigentlichen Prämie (Risiko) einen Betrag für die durch die besondere Behandlung dieser Telegramme verursachte Mehrleistung enthalten. Die Haftungsverbindlichkeit würde unter den für die Gebührenersatzpflicht geltenden Voraussetzungen einzutreten haben, für die Höhe des Ersatzbetrags müßte u. U. entweder der deklarierte Betrag oder nur der nachweisbar wirklich entstandene Schaden maßgebend sein. Die Bedenken gegen die Zulassung der „versicherten Telegramme“ bestehen in der Betriebserschwernis, die dieser Verkehr, sobald er größeren Umfang annehmen würde, mit sich brächte, und in der Übernahme des Risikos durch den Staat. Als sicher darf angenommen werden, daß durch diese Telegrammgattung eine Erhöhung der Einnahmen zu erzielen

wäre. In Dänemark sind seit 1. April 1908 versicherte Telegramme zugelassen: das Risiko trägt eine Versicherungsgesellschaft — Danske Lloyd in Kopenhagen —, die Versicherung erfolgt durch Aufkleben der von der Gesellschaft ausgegebenen Versicherungsmarken.[1])

Die deutschen Verwaltungsvorschriften und die der meisten anderen Staaten kennen indes nur die erste in der Gebührenerstattung bestehende Art der Ersatzverbindlichkeit. Nach der Telegraphenordnung vom 14. Juni 1904[2]) leistet die Telegraphenverwaltung für die richtige Überkunft der Telegramme oder deren Überkunft und Zustellung innerhalb bestimmter Frist keine Gewähr und hat Nachteile, die durch Verlust, Entstellung oder Verspätung der Telegramme entstehen, nicht zu vertreten.[3]) Auf Antrag wird erstattet a) die volle Gebühr für jedes durch Schuld des Telegraphenbetriebs nicht an seine Bestimmuug gelangte Telegramm, b) die volle Gebühr für jedes Telegramm, das durch Schuld des Telegraphenbetriebs nicht innerhalb 12 Stunden oder später angekommen ist, als es mit der Post (als Eilbrief) angekommen wäre.[4]) Auch hierbei ist also das Wertunterscheidungsmoment der Schnelligkeit gegenüber der Briefbeförderung als Grundlage genommen. Legt der Absender Wert auf eine höhere als die durch den gewöhnlichen Betrieb gewährleistete Sicherheit, so kann gegen eine dem höheren Wert und der besonderen Leistung entsprechende Gebühr dem Telegramm eine besondere Behandlung dadurch zu Teil werden, daß es von allen Anstalten, die bei seiner Beförderung mitwirken, vollständig verglichen wird. Dies geschieht durch die sogen. Telegramme mit Vergleichung — T C-Telegramme — in Deutschland gegen einen Gebührenaufschlag von 25%.

---

[1]) Ztschr. für Schwachstromtechnik 1908 S. 48 u. S. 170 ff. Die ähnlichen Absichten entsprungene Zulassung von rekommandierten Telegrammen im internationalen Telegraphenverein sind wegen ungenügender Benützung dieser Einrichtung bald wieder aufgehoben worden (1875—1897). (Schöttle a. a. O. S. 100.)

[2]) Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1904 Nr. 28 S. 229 f.

[3]) Für den durch ein Verschulden des Telegraphenbetriebs entstandenen Schaden kann der Geschädigte u. U. den Beamten, dessen Fahrlässigkeit den Schaden verursacht hat, nach dem B.G.B. haftbar machen.

[4]) Ferner wird erstattet c) die volle Gebühr für jedes verglichene Telegramm in geheimer Sprache sowie für jedes Telegramm in offener Sprache, das infolge von Irrtümern bei der Übermittelung nachweislich seinen Zweck nicht hat erfüllen können; d) die Gebühr für eine besondere Dienstleistung, die nicht ausgeführt worden ist. (§ 21).

Neben der Größe der Entfernung und der Schnelligkeit kann auch in der Länge der Mitteilung (also der Zeit, die die eigentliche Beförderung beansprucht) ein Gradmesser des Nutzens des Telegraphen gefunden werden. Denn, wenn auch nicht notwendig immer, so wird doch meistens der Wert einer Mitteilung auch mit deren Länge wachsen. Proportional der Länge des Telegramms ist aber die Zeitdauer der Beanspruchung der Betriebsmittel. Die Zeit braucht daher nicht als selbständiges Moment der Preisbildung — als „dritte Dimension der Transporterscheinung“[1]) — neben Wert und Kosten in Betracht gezogen werden, sie ist vielmehr ein Faktor sowohl der Wertschätzung als auch vor allem der Kosten, in die sich die Zeit der Inanspruchnahme der Betriebsmittel beim Telegraphen unmittelbar umsetzen läßt. Eine Festsetzung des Transportpreises nach der Länge der Telegramme ist also nach Seiten des Wertes gerechtfertigt.

Waren die bisherigen Wertmerkmale in der einzelnen Leistung selbst zu suchen, so ist nunmehr zu fragen, ob sich nicht durch die zeitliche und örtliche Verkehrsbereitschaft der Anstalt Wertunterschiede in der Leistung für den Benutzer ergeben. Soweit die örtliche Verteilung des Telegraphen hierbei in Frage kommt, ist im § 4 bereits das Wesentlichste angedeutet Nimmt man z. B. an, daß im Reichs-Telegraphengebiet jede Telegraphenanstalt im Mittelpunkte der auf sie durchschnittlich entfallenden Fläche von 14,4 qkm[2]) liegt, so beträgt — die Fläche als Quadrat angenommen — nach einfacher geometrischer Berechnung im Durchschnitt die größte nach einer Telegraphenanstalt zurückzulegende Entfernung etwa 2,69 km. Mit Rücksicht auf diese geringe Durchschnittsentfernung darf gefolgert werden, daß auch in weniger bevölkerten Gegenden — es kommen hier hauptsächlich die Landstriche mit Landwirtschaft in Betracht, die doch verhältnismäßig große Gebiete ausmachen — die Entfernung zur nächsten Telegraphenstation in keinem Falle so groß ist, daß eine meßbare Wertverminderung eintritt. Gerade für das flache Land und die kleineren Orte läßt sich in der Benutzungsmöglichkeit zwischen Fernsprecher und Telegraph ein bemerkenswerter Unterschied zu gunsten des letzteren feststellen, der darin besteht, daß für den Fernsprecher in der notwendigen Einrichtung der Sprech-

1) Weichs-Glon a. a. O. S. 243.

2) Statistik der R. P. u. T. Verw. 1907. S. 41.

bereiche[1]) Beschränkungen in der vollen Verfügbarkeit des Gesamtnetzes bestehen, während der Telegraph von jeder noch so kleinen Anstalt aus nach jedem Punkte des Weltnetzes Nachrichten ebensogut vermittelt wie von den Hauptstädten aus.

Etwas ungünstiger liegen die Verhältnisse bezüglich der verschiedenen zeitlichen Beschränkung der telegraphischen Dienstbereitschaft. Hier könnte man tatsächlich zu der Ansicht kommen, daß der nur auf den Tagesdienst beschränkte Telegraph der Landorte und des flachen Landes einen wesentlich geringeren Gebrauchswert besitze, als der Tag und Nacht bereitstehende größerer Städte. In der Tat haben von 26230 Reichstelegraphenanstalten (ohne Eisenbahntelegraphenanstalten) nur 446[2]) d. s 1,7 % ununterbrochenen Dienst. Demgegenüber ist zu berücksichtigen, daß bei sehr vielen Anstalten auch während der Zeit des offiziellen Dienstschlusses vorübergehend -- bei der Ankunft und dem Abgange der Posten — eine sogen. Dienstbereitschaft besteht, während welcher Telegramme aufgeliefert und empfangen werden können. Ferner erhält man ein ganz anderes Bild von den tatsächlichen Verhältnissen, wenn nicht die Orte, sondern die Einwohnerzahl der Orte mit und der Orte ohne Telegraphenanstalt mit immerwährendem Dienste mit einander verglichen werden; es zeigt sich dann, daß mehr als der dritte Teil der Bevölkerung Deutschlands während der Nacht ununterbrochen Gelegenheit hat, sich des Telegraphen zu bedienen.[3]) Vor allem ist aber zunächst die Frage des Bedürfnisses zu prüfen und im Einzelfalle festzustellen, ob die örtlichen wirtschaftlichen Verhältnisse eine Nachtdienstbereitschaft erfordern. Hierbei darf angenommen werden, daß sich die hauptsächlichste Inanspruchnahme des Telegraphen nach der Erwerbs- und Geschäftszeit bezw. Arbeitszeit richtet, und daß dementsprechend eine länger dauernde Bereitschaft des Telegraphen nur für die großen Industriezentren von Bedeutung ist, während ländliche Bezirke für ihren Geschäftsverkehr kaum in die Lage kommen werden, den Telegraphen während der Nachtzeit zu benutzen. Für die Auflieferung von Unfallmeldungen zu jeder Tages- und Nachtzeit sind aber bei tausenden kleineren Anstalten in den sogen.

---

[1]) Allgem. Dienstanw. f. Post u. Telegr. Abschn. V Abt. 6 S. 24 ff.

[2]) Stat. der Deutsch. R. P. u. T. Verw. f. 1907 S. 40.

[3]) Archiv für P. u. T. für 1902 S. 597.

Unfallmeldestellen geeignete Vorkehrungen getroffen.[1]) Aber selbst zugestanden, daß eine nicht zu jeder Zeit benutzbare Anlage in einzelnen Fällen ihren Wert für den Interessenten verlieren kann, so wird sich diese Wertverminderung doch kaum in den Gebühren für die wirklich ausgeführten — vollwertigen — Einzelleistungen zum Ausdruck bringen lassen.

2. Die Kosten.

Bildet der Gebrauchswert und eine Reihe weiterer unter der Herrschaft des Gebührenprinzips nicht besonders hervortretender Elemente beim gewerblichen Prinzip die obere Grenze des Tarifs, während die untere Grenze durch die Selbstkosten gezogen wird, so bestimmen bei einer Verwaltung der Verkehrsmittel nach dem Gebührenprinzip die Selbstkosten der Beförderung nach oben und unten hin die ungefähre Tarifgrenze[2]). Die Feststellung bezw. richtige Beurteilung der Selbstkosten gibt hier vor allem die notwendige Grundlage für die Bemessung der Gebühren. „Insoweit eine Beziehung der Transportpreise zu den Kosten stattfindet, ist der Umstand maßgebend, daß eine rechnungsmäßige Aufteilung der innerhalb einer gewissen Zeitperiode erwachsenden Gesamtkosten auf alle in jenen Zeitraum fallenden Verkehrsakte vorgenommen werden muß, die einzelnen Verkehrsakte jedoch hierbei einander nicht gleichgesetzt werden können, da sie in verschiedenem Grade auf die Kostenverursachung einwirken, also insoweit letzteres der Fall ist, verschiedene Ansätze in Rücksicht auf diese Kosten resultieren. Das ist aber nicht für jeden einzelnen Verkehrsakt genau zu berechnen, sondern immer nur im Wege einer annähernden Bezifferung zu eruieren.“ . . . „Es müssen also hinsichtlich der bewegten Massen oder der Zeit, welche der Transport in Anspruch nimmt, ferner hinsichtlich der Entfernung, auf welche die Transporte erfolgen, hinsichtlich der Ansprüche auf Sicherheit und Angemessenheit des Transportes, häufig auch hinsichtlich der Schnelligkeit des Transportes und spezieller Kostenverursachung durch besondere Leistungen die zahlreichen Verkehrsakte auf durchschnittliche Leistungseinheiten

---

[1]) Z. vergl. auch Art. über „Die Wirksamkeit des Reichs-Telegraphen außerhalb der gewöhnlichen Dienststunden“ im Archiv f. P. u. T. für 1890. S. 646 ff.

[2]) de Terra, soziale Verkehrspolitik S. 13.

zurückgeführt werden, welche der Aufteilung der Gesamtkosten zu Grunde gelegt werden" [1]).

Die Selbstkosten des Telegraphen werden nach dem allgemeinen Vorgange von Sax zweckmäßig nach Stations- (Abfertigungs-) und Streckenkosten zergliedert. Die „feststehenden" Kosten (sogen. Generalkosten) sind damit anteilmäßig bei beiden Gattungen zu berücksichtigen. Unter diesen feststehenden Kosten versteht man die allgemeinen Auslagen, welche behufs regelmäßiger Funktion und Erhaltung einer bestimmten Anlage und Betriebseinrichtung auf dem Niveau einer gewissen Minimalleistungsfähigkeit erwachsen [2]). Hierzu gehören die Kosten für die zentrale Verwaltungsbehörde und ihre provinziellen Unterbehörden, die Kosten für Versuchszwecke, ferner für Pensionen und für Verzinsung sowie Ersatz und Erneuerung der Gebäude. Feststehend sind auch diese Kosten nur bis zu einer allerdings sehr weit gezogenen Intensitätsgrenze, insofern als sie innerhalb dieser zeitlichen Grenze von dem einzelnen Verkehrsakt unbeeinflußt bleiben. Wird diese Grenze überschritten, so tritt auch hier eine Änderung der Kosten ein. „Die spekulative Unterscheidung der Selbstkosten in feste und veränderliche", sagt Weichs-Glon sehr richtig, „hat einzig den Zweck, ein besseres Verständnis der theoretischen Erörterungen zu vermitteln; praktischen Wert besitzt diese Unterscheidung tatsächlich gar keinen. In der Praxis wird auch nie ein Tarif nach diesen beiden Kostenanteilen gebildet, schon weil dieselben ziffernmäßig nicht zu ermitteln sind." [3])

a) Die Stationskosten.

Die Einteilung in Stations- und Streckenkosten schließt sich eng an den Gang der Behandlung eines Telegramms. Die hierbei erforderlichen Tätigkeiten reihen sich folgendermaßen aneinander: Das Telegramm wird bei der Annahme am Schalter dem Absender abgenommen, die ordnungsmäßige Beschaffenheit wird geprüft, die Wortzahl festgestellt, die Gebühr berechnet, erhoben und gebucht, die dienstlichen Vermerke (Wortzahl, Aufgabetag und Zeit nach

1) Sax, Art. Transp. u. Kommunikationswesen in Schönbergs Hwb. I S. 625.

2) Sax, Transport u. Kommunikationswesen in Schönbergs Hwb. I. 1896. S. 626.

3) Weichs-Glon, a. a. O. S. 197.

Stunden und Minuten) werden auf dem Telegrammformular niedergeschrieben. Alsdann wird das Telegramm bei kleinen Stationen zum Apparat, bei großen nach der Verteilungsstelle gebracht, wo die Telegramme durch besondere Beamte auf die einzelnen Leitungen, in denen sie zu befördern und nach deren Apparaten sie abzutragen sind, verteilt werden. Das Abtelegraphieren zerfällt in das Anrufen der empfangenden Anstalt, deren Aufforderung zum „Geben", die Abgabe des Telegramms und die Vergleichung und Quittungsleistung durch die empfangende Anstalt. Der gebende Beamte versieht das Telegrammformular mit dem Beförderungs-, der empfangende mit dem Aufnahmevermerk. Ist die Empfangsanstalt eine Durchgangsstation, d. h. muß hier das Telegramm auf einer anderen Leitung weiter telegraphiert werden, so wiederholen sich die Tätigkeiten mit Ausnahme derjenigen der Annahme. Bei der Endstation wird das Telegramm in das Ankunfts-Buch eingetragen und gegen Quittung dem bestellenden Boten übergeben. Nach der Beförderung unterliegen die Telegramme noch einer Zählung zu statistischen Zwecken und, sofern eine Abrechnung mit einer fremden Telegraphenverwaltung in Frage kommt, auch noch einer besonderen Buchung. Die hauptsächlichsten technischen und sachlichen Betriebsmittel sind auf der Station die Telegraphenapparate (Morse, Klopfer, Hughes), die Hilfsapparate (Sicherungen, Galvanoskope, Umschalter, Meßinstrumente pp.) und die Batterien und Batteriematerialien, ferner Aufgabe-, Durchgangs- und Ankunftsformulare sowie Papierstreifen und Farbe, auf der Strecke die Gestänge (Linie) und die Leitungen.

Da ein körperlicher Transport des Trägers der Nachricht beim Telegramm nicht stattfindet, gehen sämtliche durch seine Beförderung bedingten Manipulationen — im Gegensatz zum Eisenbahn- oder Postverkehr — auf der Station vor sich. Bei jenen Transportmitteln erfordert die Beförderung des Gutes oder der Nachricht von Ort zu Ort unmittelbar eine Reihe wichtiger Handlungen auch auf der Strecke (Führung des Zuges, Begleitung der Post). Zu den Stationskosten sind demnach beim Telegraphen zu zählen die Kosten für die gesamte bauliche und technische Einrichtung der Anstalten, namentlich für die Telegraphenapparate, und die Kosten für das Betriebspersonal und die Betriebsmaterialien.

Theoretisch wäre die Größe des Personals bestimmt durch die Zahl der bei der betr. Station zum Betriebe eingeführten Leitungen,

d. h. der zu bedienenden Apparate, in der Praxis bestimmt sie sich nach der Höhe der tatsächlichen Frequenz. Die Intensitätsgrenze ist hierbei im Verhältnis z. B. zur brieflichen Nachrichtenbeförderung sehr eng gezogen. Eine Massenbeförderung, die die Kosten wesentlich verbilligt, ist nicht möglich. Jedes Telegramm erfordert die gleiche Arbeitsleistung, muß bei der Annahme Wort für Wort gezählt, bei der Weitergabe Wort für Wort abtelegraphiert werden. Die Intensitätsgrenze wird demnach auf der einen Seite bestimmt von der Zahl und Länge der Telegramme, auf der anderen durch die Leistungsfähigkeit der Apparate und des Manipulationspersonals. Indes muß, wenn der Charakter der Verkehrsanstalt gewahrt bleiben soll, ein gewisses Minimum an persönlichen und sachlichen Betriebsmitteln immer bereit sein, auch wenn Verkehrsleistungen nicht gefordert werden. Die fortschreitende Verkehrszunahme zieht allmählich eine prozentual annähernd gleiche Personalvermehrung nach sich, wenn auch die Größe des Personals neben der Verkehrszunahme noch von anderen weniger wichtigen Faktoren, wie der Verteilung der Leitungen auf die einzelnen Ämter und ähnlichem, mitbestimmt wird.

Die Kosten, die die Unterhaltung der Stationen verursacht, sind also nach der verschiedenen Beanspruchung durch die Interessenten zu verteilen, bezw. nach dem Umfange, in dem der bereitstehende Betriebsmechanismus in Tätigkeit gesetzt wird, zu differenzieren. Hierbei ist zu beachten, daß ein Teil der Leistungen von der Länge des Telegramms unabhängig und daher für alle Telegramme gleich ist. Dies ist die Beförderung der Telegramme von der Annahme zu den Apparaten, der Anruf der Anstalten, die Übermittelung der dienstlichen Vermerke, die statistische Behandlung u. ä. Die übrigen Leistungen — Annahme, Abtelegraphieren und Aufnahme sowie Abnutzung der Apparate, Verbrauch an Materialien (Farbe, Papierstreifen pp.) — und das sind die wesentlichsten — hängen in ihrem Umfange direkt von der Länge der Telegramme ab und können an dieser gemessen werden. Das idealste Maß, die Berechnung der Leistung nach der Zahl der Buchstaben, verbietet sich aus praktischen Gründen, weil die Feststellung zu zeitraubend sein und der zu erhebende Gebührenbetrag zu klein ausfallen würde. Das natürlichste ist daher, das Wort als Grundlage der Kostenbemessung zu nehmen. Um unzulässige auf Gebührenersparnis abzielende und den Betrieb erschwerende Wortzusammenziehungen hintanzuhalten, wird die Länge

eines einfach zu zählenden Wortes auf eine bestimmte Zahl von Buchstaben — etwa 15 — festzusetzen sein, eine Zahl, die im gewöhnlichen Sprachgebrauch nur selten überschritten wird. Hier das Gesetz der Nivellierung durch Festsetzung von Wort-Gruppen als Taxeinheiten (etwa bis 20 W., 20—30, 30—40 usw.) anzuwenden, ist unzweckmäßig, weil das Bestreben der Interessenten, stets die obere Grenze jeder Gruppe gerade zu erreichen[1], zu einer Belastung der Apparate und Leitungen mit oft unnötigem und überflüssigem Wortkram führt. Dies hat die Erfahrung bewiesen beim Übergang vom Gruppentarif zum Worttarif, indem nach einer Mitteilung des General-Postmeisters Dr. Stephan im Reichstag[2]) die durchschnittliche Wortzahl nach der Tarifänderung von 18 auf 14 Wörter pro Telegramm zurückgegangen war, was eine jährliche Minderleistung von 14 Mill. Wörtern oder 13000 Arbeitstagen bedeutete.

Die Unmöglichkeit einer Massenproduktion von Verkehrsleistungen beim Telegraphen zur Verminderung der Manipulationskosten drückt Knies folgendermaßen aus: „Der merkwürdige Zug in der Physiognomie der modernen Maschinenindustrie, möglichst große Massen von Produkten mit einer gleichzeitigen Anstrengung hervorzubringen, tritt in unserem Verkehrsmittel ganz in den Hintergrund. Daran schließt sich dann die bedeutsame Folgerung, daß hier eines der wichtigsten Elemente der progressiven Verwohlfeilerung fehlt. Freilich werden die wirklichen wirtschaftlichen Produktionskosten für die Leistungen des Telegraphen ansteigend kleiner durch zunehmende Frequenz, aber doch nur bis zu einem bestimmten Punkte hin, nämlich bis zur vollen Ausnutzung der an einer Leitung möglicherweise zu verbrauchenden Zeit.“[3]) Heute muß hier noch eine Unterscheidung gemacht werden zwischen dem sogen. relativen Intensitätsmaximum für die Leitung und dem für die Station. Die Aufnahmefähigkeit der Leitung ist für die Praxis unbegrenzt, sobald Apparate verwendet werden, die die elektrischen Stromstöße, aus deren Wirkung sich die Zeichen zusammensetzen, in unendlich

---

[1]) So stieg z. B. in Belgien bei der Erweiterung der einfachen Depesche von 20 auf 25 Worte auch die durchschnittliche Wortzahl der Telegramme von 20 auf 24 Wörter (Knies a. a. O. S. 164).

[2]) Sitz 8. Nov. 1876. Stenogr. Berichte 2. Legisl.-Per. IV. Sess. 1876. I. Bd. S. 88.

[3]) Knies a. a. O. S. 207.

rascher Folge zu senden vermögen. Die heutige Technik kennt praktisch brauchbare Maschinenapparate, wie z. B. den von Pollack und Virag, die 45000 Wörter in der Stunde befördern.[1]) Zur Vorbereitung der maschinellen Arbeit ist aber menschliche Arbeit erforderlich, die für jeden einzelnen Buchstaben in einer entsprechenden Manipulation besteht, die im günstigsten Falle etwa die Schnelligkeit der Schreibmaschinenschrift erreichen kann.[2]) Die Manipulationskosten können also pro Maßeinheit anteilig nie unter die durch volle Ausnutzung einer Schreibmaschine entstehenden Kosten sinken, während die eigentlichen Beförderungskosten (auf der Leitung) mit wachsender Intensität des Verkehrs an sich in weit rascherem Verhältnis abnehmen können.[3]) Die leistungsfähigen Maschinenapparate können also im wesentlichen nur zur Verminderung der Streckenkosten für die Leistungseinheit in Frage kommen. Die Wahl des Apparatsystems wird sich natürlich nach dem Umfange des Verkehrs, der bei der betr. Station bezw. in der betr. Leitung zu bewältigen ist, zu richten haben. In den schwachen Omnibusleitungen genügt noch der Morseapparat, dessen Leistungsfähigkeit sich auf 8—10 Wörter in der Minute beschränkt, stärker belastete Leitungen werden mit Klopfer, mit dem etwa 16 Wörter in der Minute befördert werden, stark belastete Leitungen mit dem Hughesapparat, der die Beförderung von etwa 16—20 Wörtern im Durchschnitt ermöglicht, betrieben.[4]) Für die Telegraphenleitungen auf dem flachen Lande,

---

[1]) Strecker, Hilfsbuch für die Elektrotechnik, Berlin 1907. S. 780. Ähnliche Maschinentelegraphen sind hauptsächlich die Schnelltelegraphen von Wheatstone, Murray und Siemens & Halske (vgl. Kraatz, Die Maschinentelegraphen, Braunschweig 1906).

[2]) Bei den genannten Maschinentelegraphen wird das abzusendende Telegramm zunächst auf einen Papierstreifen in Lochschrift niedergeschrieben. (Archiv f. P. u. T. 1904. S. 366.)

Ein interessanter Vergleich der Leistungen des Murray-, Wheatstone-, Baudot-Hughes- und Morsequadruplextelegraphen auf Grund von Tabellen, die auch die wirtschaftliche Seite berücksichtigen, findet sich in der Zeitschrift f. Schwachstromtechnik 1908 S. 563 ff.

[3]) Sax, Transport- u. Kommunikationswesen in Schönbergs Hb. 1896. S. 634.

[4]) Strecker, Hilfsb. für die Elektrotechnik, Berlin 1907, S. 780 ff. Die deutsche Verkehrszeitung (1903 S. 486) bewertet die normale Stundenleistung bei einfachem Betriebe für Morse 400—500 Wörter, für Klopfer 600 Wörter, für Hughes 1000—2000 Wörter, für Baudot 1000 Wörter, für Rowland 2150 Wörter, für Murray 7000 Wörter, für Pollack u. Virag 30000—40000 Wörter.

die sogen. Sp-Leitungen, werden Fernsprechapparate benutzt. Nach der letzten Statistik wurden Ende 1907 im Reichs-Telegraphennetz verwendet 27199 Fernsprechapparate, 10321 Morseapparate, 2804 Klopferapparate, 1057 Hughesapparate und 327 Apparate anderer Systeme.[1]) Aus dieser Zusammenstellung kann entnommen werden, daß die Stärke und Verteilung des Telegrammverkehrs nur in verhältnismäßig wenigen Fällen die Verwendung leistungsfähigerer Apparate zur besseren Ausnutzung der Leitungen erfordert.

b) Die Streckenkosten.

Zu den Streckenkosten gehören zunächst die Personal- und Materialkosten für Herstellung, Unterhaltung und Instandhaltung des Weges, also der Linien und Leitungen, und dann die Kosten für die Fortbewegung der Nachricht auf der Strecke durch die bewegende Kraft, die Elektrizität, die man hier gewissermaßen als Motor ansehen kann. Die Elektrizitätsmenge, die zur Beförderung einer Nachricht gebraucht wird, hängt natürlich ab von der Größe der Entfernung, über welche das Telegramm zu befördern ist, und von der Dauer der Inanspruchnahme, die direkt von der Länge des Telegramms, d. h. der Zahl der zu befördernden Zeichen bestimmt wird.[2]) Der Zeitfaktor kann hier also ebenfalls durch die Länge des Telegramms — durch dessen Worteinheiten — ersetzt werden. Für die einzelne Transportleistung ist allerdings der Aufwand an bewegender Kraft so gering, daß der darauf entfallende Kostenanteil kaum meßbar ist.[3]) Das Wesentliche ist, daß auch dieser Anteil des einzelnen Verkehrsaktes an den für die ganze Verkehrsanstalt erwachsenden Betriebskosten sich unmittelbar mit der Wortzahl und der Beförderungsstrecke ändert.

Die Kosten der Leitung setzen sich, abgesehen von dem anteiligen Betrage der allgemeinen Verwaltungskosten, zusammen aus

---

[1]) Statistik der Deutschen R.-P.- u. T.-Verw. für 1907 S. 48.

[2]) Je größer die Entfernung, d. h. die Länge der Leitung und damit der Widerstand ist, um so höher muß die Spannung gewählt werden, damit am Empfangsorte die zur Betätigung des Apparates erforderliche Stromstärke erreicht wird. Die der Batterie entnommene Strommenge wird dargestellt durch das Produkt aus Spannung, Stromstärke und Zeit (Wattstunden).

[3]) Vergl. auch Sax, Transport- u. Kommunikationswesen, in Schönbergs Hwb. I. 1896. S. 634.

der Verzinsungs- und u. U. der Amortisationsquote für das im Leitungsnetz angelegte Kapital, aus den Kosten für die Unterhaltung der Anlage, als da sind die regelmäßige jährliche Instandsetzung der Linien und Leitungen, deren dauernde Bewachung und die Beseitigung von Störungen. Alle diese Kosten wachsen naturgemäß mit der Länge der Strecke, mit der Ausdehnung des Netzes überhaupt. Eine Vorstellung, um welche Summen es sich hierbei handelt, mögen folgende Zahlen vermitteln. Im Jahre 1905 bezifferte im Reichstage der Staatssekretär des Reichs-Postamts[1]) das Anlagekapital der Telegraphenverwaltung auf 143 Millionen Mark, die zum größten Teil auf die Linien und Leitungen entfallen. Die Anlagekosten, bezogen auf eine Leitung, sind abhängig von der Zahl der Leitungen, die an demselben Gestänge — an derselben Linie — gemeinsam verlaufen. Während nach der Statistik für 1907 bei den Fernsprechverbindungsanlagen (d. s. die Linien und Leitungen zur Verbindung der Ortschaften für den Fernverkehr) im Durchschnitt ca. 15 Leitungen sich in einer Linie befinden, sind die Telegraphenlinien durchschnittlich nur mit 4 Leitungen belastet.[2]) Die Kosten für eine telegraphische Verbindung zwischen zwei Orten würden daher — die Verwendung gleichen Materials vorausgesetzt — nach den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen höher sein als für eine Fernsprechverbindung. Ein Ausgleich wird aber tatsächlich dadurch geschaffen, daß für die Fernsprechleitungen nur Bronze- oder Kupferdraht verwendet wird, während man für die Telegraphenleitungen bisher den billigeren Eisendraht wählte. In den letzten Jahren wird allerdings auch für Telegraphenleitungen Bronzedraht vorgezogen, dessen günstigere elektrische Eigenschaften einen im Verhältnis zum Eisendraht geringeren Querschnitt zulassen und damit eine geringere Belastung der Gestänge ermöglichen. Während in der Statistik der Post- und Telegraphenverwaltung für 1900[3]) die Herstellungskosten für 1 km Verbindungsleitung mit durchschnittlich 181,3 M angegeben werden, berechnet Grunzel die Kosten für 1 km Telegraphenleitung aus 4 mm starkem Eisen-

---

[1]) Stenogr. Berichte XI. Legisl. Per. I. Sess. 1903/5. 5. B. S. 3898.

[2]) Fernsprechverbindungsanlagen: Linien 44 223 km, Leitungen 669 185 km; Telegraphenanlagen: Linien 124 059 km, Leitungen 511 163 km. (a. a. O. S. 41.)

[3]) A. a. O. J. S. 103 Anlage B. Erläuterung zu Tafel XII.

draht auf 300 M.[1]) Verfasser schätzt z. B. die Kosten für 1 km Leitung aus 3 mm starkem Bronzedraht auf etwa 200 M. Für 1 km Telegraphenlinie (Gestänge ohne Leitung) dürften dagegen 160—170 M Anlagekosten anzusetzen sein. Wenn diese Angaben, bei denen noch zu berücksichtigen ist, daß die Preise für Bronze- und Kupferdraht von den beträchtlichen Schwankungen der Kupferpreise abhängen, auch nicht Anspruch auf absolute Richtigkeit machen können, so erleichtern sie doch das Verständnis für die Größe des in Linien und Leitungen investierten Kapitals.

Die Abschreibungen, die nach ökonomischen Grundsätzen diese investierten Kapitalien zur rechtzeitigen Erneuerung der Betriebsmittel nach deren Abnutzung erfordern, sind — wie bereits hervorgehoben — in den laufenden jährlich im ordentlichen Etat ausgeworfenen Mitteln für die Unterhaltung der Telegraphenlinien und -leitungen zu sehen, mit denen diese dauernd in demselben betriebssicheren Zustande gehalten werden. Darüber hinaus — neben dieser dauernden Amortisation der Betriebsmittel — noch eine Amortisation des Anlagekapitals zu erstreben, würde, wie im § 4 gezeigt, nicht ganz mit den Forderungen des Gebührenprinzips zu vereinigen sein. Einen ähnlichen Standpunkt scheint auch die Telegraphenverwaltung nach einem Ausspruche des Staatssekretärs des Reichs-Postamts Kraetke einzunehmen, nach welchem die Amortisation von Anleihen nur für das ganze Reich, nicht aber für die einzelne Verwaltung geschehen könne.[2])

Über die Frage, ob die Länge der von den Telegrammen durchlaufenen Beförderungsstrecke die Selbstkosten der Telegraphen-Verwaltung beeinflusse, gehen die Meinungen auseinander. v. d. Borght[3]) räumt der Entfernung, über die ein Telegramm befördert wird, keinen Einfluß auf die Kosten der Leitung ein, weil die Leitung zur Ermöglichung eines Telegraphenbetriebes überhaupt nötig sei und unterhalten werden müsse, und weil die genannten Kosten nicht davon berührt würden, ob die Leitung viel oder wenig, auf lange oder kurze Strecken benützt würde, eine Bemerkung, die

---

[1]) Grunzel, a. a. O. S. 300. Die von Knies, Der Telegraph, S. 150, angegebenen Beträge, z. B. 100 Thlr. für 1 geogr. Meile Linie mit einer Leitung, haben heute nur einen historischen Wert.

[2]) Sitzung v. 19. Jan. 1905. Stenogr. Berichte 1903/5. 5. Bd. S. 3898.

[3]) A. a. O. S. 404 f.)

übrigens mit demselben Rechte auch auf alle übrigen Betriebsmittel angewendet werden könnte. „Es dürfte unmöglich sein, den geringen Einfluß der jeweiligen Länge der Beförderungsstrecke auf die Kosten der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals der Leitung und auf ihre Unterhaltungskosten erkennbar zu machen.“ Ebenso gesteht auch Grunzel[1]) der Entfernung beim Telegraphen nur einen relativ geringen Einfluß zu.

Dagegen vertreten Cohn, Schöttle, Schwaighofer[2]) die Meinung, daß die Länge der Benutzungsstrecke die Selbstkosten der Verwaltung in meßbarer Weise steigere.

Sax räumt zwar der einzelnen Nachricht gleichfalls keinen bestimmbaren Einfluß auf die Gesamtsumme der Selbstkosten durch die Distanz ihres Bestimmungsortes ein, erklärt die größeren Kosten der weiteren Sendungen mit der geringeren Frequenz auf diesen dem weiten Fernverkehr dienenden Linien (S. 267) und sieht in der Proportionalität der Preise mit der Entfernung nur eine Berücksichtigung des Wertes der Leistung, ein Gesichtspunkt, der mit dem Unternehmerprinzip beim Übergange zum Gebührenprinzip zu fallen habe. (S. 269, vgl. auch Art. Transport- und Kommunikationswesen in Schönbergs Hb. I 1896 S. 635.) Im weiteren Verlauf seines Gedankenganges aber gelangt er schließlich auch zu der Forderung eines Zonentarifs für den Telegraphenverkehr auf größeren Gebieten. (S. 273 u. 300.)

Die Frage der Richtigkeit einer Preisbemessung nach der Länge der Transportstrecke als Ausfluß der Kostenverschiedenheit dürfte zweckmäßig in eine Hauptfrage und in eine Unterfrage zu zerlegen sein. Die erstere würde der Feststellung dienen, ob überhaupt die Streckenkosten jährlich derartige Beträge ausmachen, daß sie mit Bezug auf die Zahl der Telegramme und die Einheiten der Leitungslänge meßbar sind, die zweite, ob die Intensität und Verteilung des Telegrammverkehrs eine Durchschnittsberechnung zweckmäßig erscheinen läßt.

Erinnernd sei vorausgeschickt, daß es sich auch hierbei nur um eine Betrachtung der Verhältnisse des gesamten Netzes der

---

1) A. a. O. S. 307.

2) Cohn, Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens, S. 1024; Schöttle, Der Telegraph pp. S. 282/83; Schwaighofer, Die Grundlagen pp. S. 77.

Verkehrsanstalt als eines einheitlichen Ganzen und nicht um die Rentabilität einzelner Leitungen handeln darf. Eine Beziehung auf die Rentabilität der Leitungen könnte schon deshalb aus praktischen Gründen zu keinem Resultat führen, weil der Beförderungsweg fast eines jeden nicht unmittelbar an die Bestimmungsanstalt in direkter Leitung abgesetzten Telegramms — und das dürfte die Mehrzahl sein — sich aus Beförderungsstrecken von ganz verschiedener Rentabilität zusammensetzt. Ebenso muß die Annahme, daß die kurzen Leitungen im allgemeinen rentabler seien als die längeren, der Erwägung weichen, daß die kurzen Leitungen nur den Verkehr aufzunehmen haben, der von den in der Leitung liegenden Anstalten ausgeht oder für diese bestimmt ist, während die langen, zwei Vermittelungszentren (Sammelämter) verbindenden Leitungen neben ihrem direkten Verkehr zum größeren Teil einen Verkehr vermitteln, der über die Endanstalten hinausgeht. Jedes für eine größere Entfernung bestimmte Telegramm durchläuft zum mindesten eine solche Leitung, die den Verkehr aus vielen kleinen Zuflüssen zum starken Strome vereinigt, um ihn am Endpunkte wieder in kleinere Verteilungskanäle zu leiten. Diese Erscheinung kommt in der Tatsache zum Ausdruck, daß der in gleicher Richtung verlaufende Verkehr in vielen Fällen mehrere Verbindungsleitungen zwischen zwei Zentren erfordert.[1])

Von den für die Leitung aufzuwendenden Kosten geben die bereits erwähnten Beträge nur einen oberflächlichen Überblick. Die laufenden jährlich für Leitung erwachsenden Kosten, auf die es hier ankommt, sind nach dem jetzigen Dispositiv nicht mehr aus dem Etat ersichtlich.[2]) Wir legen daher dieser Betrachtung den Etat des Jahres 1902 zu Grunde, der in den Erläuterungen die für eine Schätzung wichtigen Summen der Tit. 50 u. 51 nach dem früheren Dispositiv bringt. Bei vorsichtiger Berechnung ergibt sich für laufende Mittel zur Unterhaltung der Telegraphenlinien und Leitungen die Summe von 7000000 M.[3]) Hierzu sind noch

---

[1]) Z. B. gegenwärtig für die Verbindung Leipzig-Berlin 4 Leitungen (für den Betrieb), Leipzig-Hamburg 2 Leitungen.

[2]) 54. Sitzung des Reichstags vom 21. Febr. 1901 (Stenogr. Bericht X. Legisl.-Per. II. Seff. 1900/1902 S. 1495.)

[3]) Nach dem Etat für 1902 (Tit. 50 u. 51 früheren Dispositivs u. Tit. 53) ergeben sich an Unterhaltungs- und Betriebskosten für Telegraphie und Fernsprech-

5000000 M als 4prozentige Verzinsung des auf etwa 125000000 M zu schätzenden[1]) Anlagekapitals hinzuzurechnen, sodaß sich ein jährlicher Aufwand von 12000000 M ergibt; das sind auf das Telegramm berechnet 28 Pf.[2]) also für das Wort bei einer durchschnittlichen Länge von 13,32 Wörtern reichlich 2 Pf. oder 40% der Wortgebühr. Für das km Leitung ergeben sich 27,7 M oder für je 100 km 2770 M.[3]) Sehr förderlich für die gegenwärtige Untersuchung wäre die Kenntnis der im Jahre zurückgelegten Telegrammkilometer. Eine derartige Statistik gibt es indes nicht; sie wäre bei dem gegenwärtigen Einheitstarif auch zwecklos. Auf jeden Fall beweisen die berechneten Zahlen, daß es sich sehr wohl um meßbare Beträge handelt.

Daß bei einem Einheitstarif die Inanspruchnahme einer längeren Leitungsstrecke die Rentabilität der Gesamtanlage verringert, wird ohne weiteres auch ersichtlich, wenn wir annehmen, daß zur Herstellung einer langen Leitung etwa drei kürzere, sonst unabhängig von einander benutzbare Leitungen zusammengeschaltet würden. Drei gleichzeitig in jeder Teilstrecke beförderte Telegramme liefern dann in derselben Zeit einen dreimal so großen Beitrag zur Rentabilität der Gesamtleitung wie ein über die ganze Leitung gesandtes Telegramm. Denn das für den Preis grundlegende Maß der Beanspruchung der Verkehrsanstalt durch die einzelnen Benutzungsakte, muß doch gerechterweise auch hier in dem Grade gefunden werden, in dem die letzteren zur Erschöpfung der konkreten Betriebseinrichtungen beitragen. Es darf eben nie außer Acht gelassen

---

wesen 15846450 M. Dieser Betrag darf unter Berücksichtigung der Länge der ober- und unterirdischen (in der Unterhaltung billigeren) Linien und Leitungen und der größeren Länge der Telegraphen-Linien sowie des Materialverbrauchs an Papierstreifen und Formularen für Telegraphenzwecke ohne großen Fehler etwa im Verhältnis 7 : 9 geteilt werden.

1) Nach dem Stande v. 31. März 1900 im Reichstage auf 127700000 M angegeben (Stenogr. Ber. X. Legisl. Per. II. Seff. 1900/1902 2. Anl. Bd. Aktenst. Nr. 147), wovon die Kosten für technische Einrichtungen in Abzug zu bringen sind. Eine Amortisationsquote ist mit Rücksicht auf die Ausführungen in § 4 S. 33 nicht in Ansatz gebracht worden.

2) 42118728 Telegramme (einschl. der mit dem Ausland gewechselten und der Durchgangstelegramme, die wesentlich zur Rentabilität der Leitungen beitragen) Stat. der P.- u. T.-V. f. 1902 S. 45 u. S. 47.

3) 433395 km Leitung. Stat. der P. u. T. V. f. 1902 S. 43.

werden, daß beim Telegraphenverkehr die Beförderung immer nur nacheinander, niemals nebeneinander — von besonderen Mehrfachschaltungen abgesehen — erfolgen kann, und infolgedessen die Aufnahmefähigkeit der Anlagen bei Verwendung der heutigen Apparatsysteme eine beschränkte ist. Ganz anders z. B. bei der Briefpost, bei welcher es gleichgültig ist, ob bei einem Transport 10 oder 10 000 Briefsendungen gleichzeitig befördert werden. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die langen Leitungen zwecks Verringerung des Leitungswiderstandes stärkeren und mithin teureren Draht erfordern als die kurzen, wodurch sich die Unterhaltungskosten nicht unwesentlich steigern. Bis zu einem gewissen Grade findet allerdings ein Ausgleich insofern statt, als die Linienkosten, auf eine Leitung berechnet, bei den Hauptverbindungsleitungen deshalb etwas geringer werden, weil diese Leitungen auf große Wegestrecken an gemeinsamen Gestängen verlaufen, während die das flache Land anschließenden Leitungen in vielen Fällen die hier allerdings des leichteren Baues wegen bedeutend billigeren Gestängekosten allein oder mit größeren Anteilen tragen müssen. Die von Schwaighofer[1]) angeführten Gründe, die bei zunehmender Dichtigkeit des Netzes in der sogen. Vizinalzone zu einer Erhöhung der Streckenkosten führen, — kostspieligere Einführungen, Verwendung von Kabeln u. ä. — kommen hauptsächlich für Fernsprechleitungen in Betracht, für Telegraphenleitungen nur für einige größere Zentren, für welche die höheren Kosten sich dann doch gleichmäßig auf lange wie kurze Leitungen verteilen.

Hierzu kommt noch, daß bei langen Beförderungsstrecken die Zahl der Umtelegraphierungen meistens größer ist als bei kurzen Strecken. Gewöhnlich bildet der Ort des Sammelamtes eines gewissen Bezirks auch das Zentrum, dem die wirtschaftlichen Interessen des Kreises zustreben. Soweit letztere innerhalb dieses Bezirks ihre Befriedigung finden, wird auch der durch sie hervorgerufene Verkehr, in unserem Falle der telegraphische, lokal begrenzt sein und in der Hauptsache sich zwischen dem Wirtschaftszentrum und den Landorten oder -Städten abspielen. Für diesen telegraphischen Verkehr wird nur zum geringen Teil eine Umtelegraphierung erforderlich, weil die meisten Orte mit dem Sammelamt und z. T. in den

[1]) a. a. O. S. 58.

sog. Omnibusleitungen und Querverbindungen auch untereinander in Verbindung stehen. Jede telegraphische Nachrichtenbeförderung über das Zentralamt hinaus hat dagegen zum mindesten eine Umtelegraphierung, in den meisten Fällen aber mehrere, durchzumachen. Richtig ist, daß die Zahl der Umtelegraphierungen in keinem Verhältnis zur Länge der Beförderungsstrecke steht,[1]) ebenso richtig aber auch, daß sie ein Moment bildet, das bei der Kostenberechnung einer längeren Beförderungsstrecke gegenüber einer kürzeren mit zu berücksichtigen ist.[2])

Die Hauptfrage würde hiernach aus mehr als einem Grunde zu bejahen sein.

Die Unterfrage ist z. T. durch frühere Erörterungen bereits beantwortet, welche beweisen, daß die gegenwärtige Intensität des telegraphischen Nachrichtenverkehrs weder der Zahl noch der sozialen Verteilung nach eine Durchschnittsbehandlung der Beförderungsstrecken rechtfertigt. Sax, der die Zulässigkeit der Durchschnittsberechnung für Nachrichtenmittel gegenüber dem Einzelnen damit rechtfertigt, daß bei der heutigen Vielseitigkeit des Verkehrs und der Beweglichkeit der gesamten Lebensverhältnisse dasselbe Individuum gleichzeitig und abwechselnd die allerverschiedensten Routen benutzt, nimmt den Telegraphen ausdrücklich aus, weil dessen Benützung „eine zu ungleichmäßige seitens der einzelnen Individuen und Volksklassen ist, als daß, wie bei der Post, angenommen werden könnte, es werde Jedermann in einer Ausgleichung der Tarife für nähere und weitere Entfernungen durch den Einheitstarif in gleicher und für ihn indifferenter Weise berührt, indem er eben bei den Telegrammen auf weite Entfernungen das erspart, was er bei Telegrammen im nahen Umkreise infolge der Tarifausgleichung mehr zu zahlen habe".[3]) Und wie damals 1878, liegen die Verhältnisse im großen und ganzen auch heute noch. Während im Jahre 1878 auf einen Einwohner 27,9 Briefsendungen (einschließlich Drucksachen) und 0,26 Telegramme entfielen,[4]) waren es 1897 rund 71 Briefsendungen gegenüber 0,64 Telegrammen und 1907 123

---

1) Sax, Art. Transport- u. Kommunikationswesen in Schönbergs Hb. S. 634.
2) Schöttle, a. a. O. S. 283.
3) Sax, a. a. O. S. 265, S. 270.
4) Stat. d. P. u. T. Verw. f. 1878. S. 39/40.

Briefsendungen gegenüber 0,72 Telegrammen.[1]) Im letzten Dezennium haben demnach pro Kopf die Briefsendungen um 73 %, die Telegramme nur um 13 % zugenommen. Sowohl die absoluten Zahlen wie die Verhältniszahlen beweisen, daß auch heute noch die Intensität des Telegrammverkehrs und des Briefverkehrs so außerordentlich verschieden ist, daß sich eine Zusammenfassung unter gemeinsamen Gesichtspunkten verbietet. Ob bei der feststehenden Sättigung des Telegrammverkehrs — in dem Jahrfünft von 1900 bis 1905 hat die Bevölkerung Deutschlands um etwa 7,5 %, der interne Telegrammverkehr nur um 4,5 % zugenommen[2]) — in diesen Verhältnissen noch eine wesentliche Änderung eintreten wird, muß füglich bezweifelt werden.

Nach allem dürfte also eine Vernachlässigung der Länge der Beförderungsstrecke gegenüber den Manipulationskosten erst gerechtfertigt erscheinen, wenn die Intensität des Verkehrs auf sämtlichen Hauptverbindungsleitungen die dauernde Verwendung von leistungsfähigen Maschinentelegraphen erfordert. Dann würden allerdings die Streckenkosten infolge der immensen Ausnützung der Leitungen gegenüber den Stationskosten, die ja, wegen der notwendigen manuellen Vorbereitung der Streifen (vgl. S. 51 Anm 2) nicht wesentlich vermindert würden, so gering werden, daß sie vernachlässigt werden könnten. Für die heutigen Verkehrsverhältnisse dagegen dürfte die Bemessung der Streckenleistung nach Zonen zur gerechteren Verteilung der Streckenkosten noch durchaus angebracht erscheinen. Die Betriebsökonomie verlangt hier eine gewisse Nivellierung nur insofern, als die Gebühren nicht genau proportional der wirklichen Beförderungsstrecke, sondern im Verhältnisse größerer Längeneinheiten zu bemessen sind, und insofern, als die Zahl dieser Einheiten (Zonen) nicht zu groß gewählt werden darf. Die Befürchtung, daß ein Zonentarif die Abfertigung des Publikums erschwere,[3]) ist nicht wohl stichhaltig zu einer Zeit, wo die Paketpost noch nach Zonen tarifiert und der Fernsprechtarif anscheinend einer

[1]) Stat. d. P. u. Telegr. Verw. f. 1897 S. 67/69, f. 1907 S. 73/75.

[2]) Nach der Zählung vom 1. Dezember 1900 56 367 178 Einw.; nach der vom 1. Dez. 1905 60 605 183. 1900 im inneren Verkehr (einschl. Bayerns und Württembergs) 33 628 519, 1905 35 154 571 Stück Telegramme. (Stat. d. P. u. T. Verw. f. 1900 S. 68, f. 1905 S. 65.)

[3]) Archiv f. P. u. T. 1902. S. 598.

immer schärferen Betonung des Prinzips einer Gebührenstaffelung nach Zonen zustrebt,[1]) dem Beamten daher die Handhabung der Zonentarife so wie so geläufig ist. Wenn die Übung der Praxis an sich auch kein Beweis für die Richtigkeit theoretischer Erörterungen sein kann, so darf doch die Selbstverständlichkeit, mit der Wissenschaft und Verwaltung die Zonentarifierung für Ferngespräche hinnimmt, mit Rücksicht auf die für Telegraphen und Fernsprechverbindungsleitungen vorhandene grundsätzliche Gleichartigkeit der Verhältnisse als ein Beweis für die Richtigkeit der Zonentarifierung auch für den Telegrammverkehr angesprochen werden. Den im Verhältnis zu den Telegraphenleitungen höheren Anlagekosten der Fernsprechverbindungsleitungen (teuereres Material, durchweg Kupfer, teilweise Kabel, Doppelleitung für eine Fernverbindung) steht korrigierend die durchschnittlich bessere Ausnutzung der Fernleitungen für den Sprechverkehr — 1907 344 Ferngespräche auf 1 km Leitung gegen 101 Telegramme auf 1 km Leitung — gegenüber.[2])

Außer durch die Beförderungsstrecke werden die Streckenkosten natürlich auch durch die Länge des Telegramms, d. i. die Zeit der Leitungsbeanspruchung, entsprechend der Gesprächsdauer beim Fernsprechverkehr beeinflußt, indem ein längeres Telegramm in höherem Maße zur Erschöpfung der Aufnahmefähigkeit einer Leitung beiträgt als ein kurzes, und dies um so mehr, als sich der Verkehr bekanntlich auf gewisse Tageszeiten[3]) zusammendrängt.

---

[1]) Fuhrmann, a. a. O. S. 81. Stat. f. P. u. T. f. 1900 S. 117.

[2]) 230268184 Ferngespräche, 669185 km Fernleitungen (auf 1 km Doppelleitung berechnet, würde das Ergebnis zu verdoppeln sein), 51660972 Telegramme, 511163 km Telegraphenleitungen. (Stat. d. P. u. T. Verw. f. 1907, S. 47, 43, 41.)

[3]) Schöttle (a. a. O. S. 80) verteilt den täglichen Verkehr durchschnittlich folgendermaßen:

bis 10 Uhr	vorm.	1/12
10—12 „	„	2/12
12—4 „	nachm.	5/12—6/12
4—7 „	„	2/12—3/12
nach 7 „	„	1/12

des ganzen Tagesverkehrs, Schmidt im Finanzarchiv 1906 (S. 125):

12 Uhr nachts	bis 9 Uhr	vorm.	5,18 %
9 „ vorm.	„ 1 „	nachm.	41,51 %
1 „ nachm.	„ 8 „	„	46,79 %
8 „ nachts	„ 12 „	nachts	6,52 %

Ein wesentliches Kostenmoment, dessen Zugehörigkeit zu den Stations- oder Streckenkosten verschieden beurteilt wird, aber als belanglos unerörtert bleiben kann, bilden die Kosten der Bestellung, d. h. der Abtragung des Telegramms von der Empfangsanstalt in die Wohnung des Empfängers. Diese Kosten sind zwar unabhängig von der Länge des Telegramms, aber nicht von der Entfernung, welche die Wohnung des Empfängers vom Bestellamte trennt. Eine gewisse Nivellierung ist hier am Platze, nur muß sie gleichmäßig durchgeführt werden. Die Höhe des der Verwaltung entstehenden Kostenbetrages ist abgesehen von der Länge des Wegs auch abhängig von der Verkehrsintensität des betr. Ortes und von dessen Teuerungs- und damit Lohnverhältnissen. Es muß ferner berücksichtigt werden, daß auch hier eine kostenmindernde Massenabtragung der Natur der Sache nach ausgeschlossen ist, weil derselbe Bote nur zufällig mehrere gleichzeitig in der gleichen Richtung zu bestellende Telegramme abtragen kann und selbst in diesem Falle noch eine Beschränkung der Anzahl solcher Telegramme geboten erscheint. In Deutschland dürfen mehr als drei Telegramme im Interesse einer beschleunigten Bestellung überhaupt nicht gleichzeitig abgetragen werden.[1]) Im Reichspostgebiet werden in großen und mittleren Orten jetzt allgemein jugendliche, im Arbeiterverhältnis zur Post- und Telegraphenverwaltung stehende Personen — sogen. jugendliche Telegrammbesteller — verwendet, die für die Abtragung der Telegramme Stücklohn erhalten, der je nach Orts- und Zeitverhältnissen etwa zwischen 11 und 14 Pfennigen schwanken dürfte. Hierzu kommen die nicht unbeträchtlichen Kosten für die Beschaffung, Unterhaltung und Erneuerung der Fahrräder, die den Boten für weitere Touren amtlicherseits zur Verfügung gestellt werden, sowie für die dem gleichen Zwecke dienenden Straßenbahnabonnements. Die Bestellungskosten werden geringer in kleineren Orten, wo nur etwa die Besoldungsanteile für den bestellenden Unterbeamten in Anrechnung zu bringen sein würden, sie erhöhen sich bei Bestellungen auf das flache Land nach Orten ohne Telegraphenanstalt, für welche häufig besondere Boten herangezogen werden müssen.

Diese Hinweise lassen zur Genüge erkennen, daß die Kosten der Bestellung im Durchschnitt ziemlich erheblich sind. Als Teil der

---

[1]) Ausführungsbestimmungen zu § 19 III der Telegraphenordnung v. 16. Juni 1904 (Abschn. V, 4 der Allg. Dienstanweisung S. 64.)

Wortgebühr können sie, weil von der Länge des Telegramms unabhängig, nicht in Ansatz gebracht werden, zur völligen Vernachlässigung dürften sie zu hoch sein. Eine gewisse Nivellierung ist hier daher um so mehr am Platze, als die Entfernungen des Bestimmungsortes am Aufgabeorte meist nicht bekannt sind und daher eine vorherige Gebührenerhebung unmöglich, eine regelmäßige Gebühreneinziehung vom Empfänger aber praktisch — weil oft mit Weiterungen verbunden — untunlich ist. Zweckmäßig würde eine weit gefaßte Zone um die Vermittelungsanstalt festzusetzen sein, die bei größeren Städten mit der Ortsgrenze zusammenfallen, bei Landorten nach Kilometern abgegrenzt werden kann, und innerhalb welcher entweder keine oder eine einheitliche Bestellgebühr berechnet wird, die bei der Aufgabe vom Absender erhoben werden kann. Die Zuschlagsgebühr für die etwa außerhalb dieser Zone zu bestellenden Telegramme könnte mit Rücksicht auf die geringere Zahl solcher Telegramme auch vom Empfänger eingezogen werden. Jedenfalls widerspicht es einem Hauptgrundsatze des Gebührenprinzips — der Gerechtigkeit — wenn für gleiche Entfernungen oder Entfernungsstufen verschiedene Gebühren erhoben werden, wie z. B. in Deutschland, wo am Ort der Telegraphenanstalt die Bestellung der Telegramme, die doch, wie gezeigt, der Telegraphenverwaltung leicht zu bestimmende Kosten verursacht, ohne besondere Gebührenanrechnung, nach den Orten ohne Telegraphenanstalt, also namentlich auf dem flachen Lande, außerhalb einer gewissen Zone nur gegen ein nicht unbeträchtliches nach der Entfernung abgestuftes Botenlohn erfolgt.

Dabei sind auf dem Lande die gebührenflichtigen Entfernungen häufig geringer als die gebührenfreien in großen Städten. Auf diese Ungleichheit ist wiederholt auch im Reichstage hingewiesen worden.[1] In England wird die Bestellungsgebühr nach richtigen Grundsätzen seit 1. Januar 1906 nur noch erhoben, wenn die Wohnung des Empfängers mehr als 3 Meilen (4,8 km) von der Telegraphenstation entfernt ist. Für jede weitere Meile werden 3 d (= rd. 35 Pf.) berechnet.[2])

---

1) Gf. v. Behr. Stenogr. Berichte VIII. Legisl. Per. I. Seff. 1890/91. 2. Bd. S. 1221. v. d. Schulenburg-Beetzendorf. Stenogr. Berichte VIII. Legisl. Per. II. Seff. 1892/93. 2. Bd. S. 1406.

2) Archiv f. P. u. T. f. 1907 S. 85.

c) Nebenkosten und Kostenermäßigungen.

Nachdem bisher die Kosten betrachtet worden sind, die im Durchschnitt für jede telegraphische Nachrichtenübermittelung erwachsen, ist nunmehr noch ein Blick auf die Kosten zu werfen, welche infolge besonderer Beanspruchung für spezielle Mehrleistungen neben den gewöhnlichen Kosten erwachsen. Da sie sich entweder nur auf Nebenumstände beziehen, die für die eigentliche Transportleistung unwesentlich sind, oder nur in einer Minderheit von Fällen vorkommen, sind sie für die eigentliche Tarifbildung ohne Belang. Diese besonderen Leistungen entsprechen besonderen Bedürfnissen oder Ansprüchen einzelner, die daher auch die besonderen Kosten, die im allgemeinen den Selbstkosten der Mehrleistung entsprechen sollen, allein zu tragen haben. Auf diesem Gebiete findet sich, wie schon erwähnt (S. 37) durch Schaffung objektiv verschiedenwertiger Leistungen Gelegenheit, den verschiedenartigsten Bedarfsrichtungen entgegenzukommen und dadurch den Anreiz zur Benutzung des Telegraphen zu erhöhen.

Hierher gehören die dringenden Telegramme, die Telegramme mit bezahlter Antwort, mit Vergleichung, mit Empfangsanzeige (telegraphisch oder durch die Post), die versicherten Telegramme, die Telegramme in chiffrierter Sprache, die Telegramme mit mehreren Adressen und allenfalls noch die Seetelegramme.

Mit Ausnahme der chiffrierten Telegramme machten die erwähnten Gattungen im Jahre 1907 nur 5,63 % aller gebührenpflichtigen Telegramme aus.[1] In vielen Fällen besteht die besondere Leistung nur in der Beifügung eines taxpflichtigen Zusatzes, der den Wunsch nach besonderer Behandlung — etwa betr. Zeit und Art der Bestellung[2]) — zum Ausdruck bringt. Bei den chiffrierten Telegrammen und den Telegrammen in verabredeter Sprache, deren Zahl die Statistik nicht angibt, wird die Mehrleistung, die in der aufzuwendenden größeren Sorgfalt und der damit verbundenen Verlangsamung der gesamten Übermittelungsarbeit besteht, gebührenmäßig dadurch zum Ausdruck gebracht, daß die Länge der Worteinheiten in chiffrierter und verabredeter Sprache auf eine geringere Buchstabenzahl — in Deutschland und im Gebiete des inter-

---

[1]) Statistik der Reichs-Post u. Tel.-Verw. für 1907 S. 45.

[2]) Z. B. „am Tage“ oder „offen“ zu bestellen.

nationalen Telegraphenvertrags auf 5 bezw. 10 Buchstaben — beschränkt wird.[1])

Wenn diese Mehrleistungen durch besondere Nebengebühren tarifarisch erfaßt werden, so kommt andererseits in Frage, wie weit Minderleistungen entstehen und zu Tarifermäßigungen führen können. Eine Minderleistung wird beispielsweise dann vorhanden sein, wenn durch die Zahl der von einem Interessenten regelmäßig und gleichzeitig geforderten Nutzungsakte eine bessere Ausnützung der konkreten Betriebseinrichtungen erreicht wird, oder wenn durch Inanspruchnahme zu betriebsschwacher Zeit in geringerem Maße, als unter gewöhnlichen Verhältnissen, zur Erschöpfung der Leistungsfähigkeit der konkreten Anlage beigetragen wird.

Der ersteren Erwägung wird durch stundenweise Vermietung von Telegraphenleitungen an Nachrichtenbureaus Rechnung getragen. Die früher in einigen Staaten gebräuchlichen Abonnementsermäßigungen haben sich nicht bewährt, weil der Zweck, eine Verminderung der Eigenkosten zu erzielen, dadurch illusorisch wurde, daß die Abonnementstelegramme auch namentlich zu den Zeiten aufgeliefert wurden, wo ohnedies der Geschäftsandrang am stärksten war.[2]) Von der Vermietung der Telegraphenleitungen wird in Deutschland nur wenig Gebrauch gemacht.[3])

Für den zweiten Fall kommen die schon erwähnten Aufschubtelegramme (deferred telegrams) oder ähnliche Einrichtungen in Betracht, die den Zweck haben, eine bessere Ausnutzung der technischen Betriebseinrichtungen zu erzielen. Dieser Absicht sollen auch die seit einem Jahre (1. Dez. 1908) in Frankreich eingeführten

---

[1]) Art. XIX. der Ausf.-Übereinkunft (Lissaboner Revision 1908).

[2]) Schöttle a. a. O. S. 320.

[3]) Vgl. auch E. T. Z. Bd. 21 S. 505.

Die Vermietung von Telegraphenleitungen kann in Deutschland erfolgen zur Übermittelung von Parlamentsberichten für den Preis von monatlich

420 M für die Stunde, vor 9 Uhr abends
300 „ „ „ „ nach 9 „ „ ;

für Zeitungskorrespondenz, soweit sie zur Veröffentlichung durch die Zeitung bestimmt ist, bei Hughesbetrieb

40 M für die Stunde vor 9 Uhr abends
20 „ „ „ „ nach 9 „ „ ,

bei Morsebetrieb 20 M bezw. 10 M für die Stunde.

Das Personal stellt die Reichs-Telegraphenverwaltung, der das Recht zusteht, Pausen in der Benutzung der Leitung für sich auszunutzen.

Brieftelegramme — lettre-télégrammes — dienen, deren Eigenart darin besteht, daß Nachrichten bei Anstalten mit halbem oder ganzem Nachtdienst gegen eine sehr mäßige Gebühr — 1 centime für das Wort, mindestens 50 centimes — angenommen, während der Nacht telegraphisch an den Bestimmungsort befördert und am Morgen mit dem ersten Briefbestellgange dem Empfänger zugestellt werden können.[1]) Über das interessierende Ergebnis des ersten Versuchsjahres ist noch nichts bekannt geworden. Bei derartigen Maßnahmen, zu denen auch der später zu erörternde Vorschlag Schwaighofers, die Nachttelegramme zu verbilligen, zu rechnen ist, liegt eben immer die Gefahr sehr nahe, daß durch eine nicht gewollte Überhandnahme des verbilligten Verkehrs und eine dadurch hervorgerufene Verstärkung der Betriebsmittel der Zweck, die vorhandenen Mittel besser auszunützen, nicht erreicht wird.

Eine Verbilligung für einzelne zu verschiedenen Zeiten aufgelieferte Telegramme mit Rücksicht auf einen hohen Gesamtverkehr desselben Konsumenten, wie ihn z. B. die Zeitungstelegramme darstellen, erscheint dagegen nicht angebracht und läßt sich auch durch eine Kostenminderung nicht begründen, ebensowenig wie die wiederholt angestrebte Gebührenermäßigung für längere Telegramme.

Die Ermäßigung für Zeitungstelegramme, die in verschiedenen anderen Ländern gewährt wird, ist in Deutschland mit Recht konsequent zurückgewiesen worden. Der Hinweis auf die kulturelle Mission der Presse dürfte die Gebührenermäßigung zu gunsten einer Unternehmerklasse auf Kosten der Allgemeinheit nicht rechtfertigen können. Wie Grunzel sehr richtig hervorhebt, „bedient sich der Zeitungsbetrieb in ausgiebigem Maße der Telegraphenbureaus, welche den telegraphischen Nachrichtendienst für eine Reihe von Zeitungen gleichzeitig besorgen, so daß diese Belastung ein Hindernis für die Vervollkommnung des Zeitungswesens kaum gebildet hat.“[2]) Ein sehr großer Teil des Nachrichtenverkehrs der Presse wird zudem durch Fernsprecher erledigt. Das Konto für den telegraphischen Nachrichtendienst dürfte daher bei den meisten Tageszeitungen kaum so groß sein, daß seine Ermäßigung auch im Bezugspreis der Zeitungen zum Ausdruck gebracht werden würde. Ebenso darf

---

[1]) Zeitschr. f. Schwachstromtechnik 1908 S. 505.

[2]) a. a. O. S. 307.

bezweifelt werden, ob eine Verbesserung des telegraphischen Nachrichtendienstes der Zeitungen im Bedürfnis liegt und ob sie z. F. auch die Folge einer Gebührenermäßigung sein würde, und die Annahme, daß der finanzielle Vorteil einer ermäßigten Gebühr in erster Linie den Nachrichtenbureaus und Zeitungsbesitzern zu gute kommen würde, ist wohl kaum unbegründet. Der ablehnende Standpunkt der Telegraphenverwaltung in dieser Beziehung ist daher wiederholt zum Ausdruck gekommen. So lehnte der Staatssekretär des Reichs-Postamts v. Stephan die Ausnahmetarife für Zeitungen mit der Begründung ab, daß, wenn Gebührenermäßigungen geschaffen werden sollten, nur solche in Frage zu ziehen wären, die der Allgemeinheit zu gute kämen, [1]) und eine Eingabe der Handelskammer von Halberstadt wurde 1899 unter Hinweis auf die Unrentabilität der Telegraphie im engeren Sinne mit der Bemerkung abschlägig beschieden, daß durch Herabsetzung der Gebühren für Zeitungstelegramme ein weiterer bedeutender Einnahmeausfall entstehen würde, ohne daß in der Vermehrung des Verkehrs ein Ausgleich gefunden würde.[2])

Die Ermäßigung der Gebühren für längere Telegramme wird mit der Motivierung erstrebt, daß die Unkosten der Telegramme nicht im selben Verhältnis wie ihre Wortzahl zunähme, und daß die Ermäßigung der Gebühren die Benutzung des Telegraphen hinreichend steigern würde, um keinen Einnahmeausfall eintreten zu lassen. Auch Schwaighofer [3]) sieht die Inkongruenz zwischen der Inanspruchnahme des Telegraphisten und der Zunahme der Wortzahl für erheblich genug an, um sie im Tarif zum Ausdruck zu bringen. Diese Ungleichmäßigkeit besteht aber lediglich darin, daß der auf ein Wort entfallende Anteil an den für Anruf, Beförderung des Kopfes, Ausfüllung der Formulare entstehenden Kosten mit der Zunahme der Wortzahl immer geringer wird. Diese Kosten sind aber im Verhältnis zu den sonstigen Stationskosten verschwindend und gehören zu den für jedes Telegramm sich gleichbleibenden Kosten. Eine besondere Behandlung für diesen Teil der von der Länge unabhängigen Leistungen ist aber durch nichts ge-

[1]) Reichstagssitzung vom 28. Januar 1891. Stenogr. Berichte VIII. Legisl.-Per. 1. Sess. 1890/91. 2. Bd. S. 1209 ff.

[2]) Ztschr. „Handel und Gewerbe" VI. Jhrg. 1898/99 S. 355.

[3]) a. a. O. S. 76/77.

rechtfertigt. Es läßt sich nicht leugnen, daß im Hinblick auf die Gesamtsumme der für jedes Telegramm gleichen Leistungen und Kosten bei Anwendung einer Worttaxe ohne Grundgebühr die Forderung, diese Kosten durch Aufteilung auf die Wortgebühr zum Ausdruck zu bringen, von einem theoretisch richtigen Gedanken ausgeht. Die praktischen Bedenken, die sich einer derartigen Behandlung entgegenstellen, finden eine eingehende und erschöpfende Würdigung in einem Bescheid der obersten Reichsbehörde auf eine Eingabe des deutschen Handelstags. Die Wiedergabe dieses Bescheides [1]) erscheint daher für die Erörterung dieses Punktes angebracht: „Der Ausschuß des deutschen Handelstages ist bei seinem Antrage auf Ermäßigung der Gebühren für längere Telegramme von der Erwägung geleitet worden, daß dadurch nicht, wie bei der Ermäßigung für Preßtelegramme, eine Sondervergünstigung zu gunsten einer einzelnen Gruppe, sondern eine der Gesamtheit zu gute kommende Verkehrserleichterung geschaffen werde. Die Statistik der Reichs-Telegraphen-Verwaltung ergibt indes, daß nur ein verschwindender Teil des Telegrammverkehrs von der Verbilligung getroffen werden würde. Während im Jahre 1898 die nicht mehr als 20 Wörter enthaltenden Telegramme 91,1 v. H. des Verkehrs ausmachten, haben 6,3 v. H. 21—30 Wörter und nur 2,6 v. H. zählen mehr als 30 Wörter. Daß die gewünschte Tarifermäßigung hierin keine wesentliche Änderung herbeiführen würde, scheint mir aus den in Belgien und Holland vorliegenden Erfahrungen hervorzugehen. Diese beiden Länder sind die einzigen in Europa, welche nicht den reinen Worttarif mit Grundtaxe anwenden, sondern den Tarif nach der Länge der Telegramme abstufen. Es sind drei Stufen vorhanden: Die erste reicht bis zu 10 bezw. 15 Wörtern, die zweite billigere bis zu 50 Wörtern, die dritte mit einer weiteren Ermäßigung gilt für die die Zahl 50 übersteigenden Wörter. Obwohl der Tarif in Belgien schon seit Jahren in Anwendung steht, ist die Verteilung der Telegramme ungefähr die gleiche wie in Deutschland. Nach der Statistik für 1898 enthielten 87,9 v. H. bis zu 20 Wörtern, 11,5 v. H. 21—50 Wörter und nur 0,6 v. H. entfielen auf den billigsten Satz. In Holland ist der abgestufte Tarif am 1. Juli 1898 eingeführt worden, aber auch dort hat sich

---

[1]) Ztschr. „Handel und Gewerbe“ 7. Jhrg. 1899/1900 S. 209.

schon gezeigt, daß die Prozentzahl der längeren Telegramme nicht gestiegen ist.

Sollte aber die Verbilligung des Tarifs eine wesentliche Steigerung in der Zahl der längeren Telegramme zur Folge haben, so wäre dies vom Standpunkt des Betriebs und der Interessen des großen Publikums keineswegs erwünscht. Denn es würde dadurch eine große Zahl kürzerer Telegramme in der Beförderung aufgehalten werden. Die Maßregel würde also auf eine Einschränkung der allgemeinen Benutzbarkeit des Telegraphen hinauslaufen, zu der ich meine Zustimmung versagen müßte. Auch der Hinweis auf die Staffeltarife der Eisenbahn scheint mir nicht stichhaltig, denn die Kosten der telegraphischen Beförderung wachsen fast in geradem Verhältnis zur Wortzahl. Die allerdings bei längeren wie kürzeren Telegrammen ziemlich gleich bleibenden Kosten der Bestellung fallen im Vergleich zu den sonstigen Kosten der telegraphischen Übermittelung wenig ins Gewicht.

Unter diesen Umständen bin ich zu meinem Bedauern nicht in der Lage dem Antrage weitere Folge zu geben."

Anders als die bisher behandelten Gebührenermäßigungen, die sich auf geringere Kosten zurückführen lassen, sind dagegen die Gebührenermäßigungen und Gebührenfreiheiten zu beurteilen, die ihren Grund in der Erfüllung von politischen und Wohlfahrts-Aufgaben seitens des Staates haben. Das trifft zu für die gebühren-pflichtigen in Staatsdienstangelegenheiten abgesandten Telegramme der Zivilbehörden der Bundesstaaten, der Gerichte, Staatsanwaltschafts-Beamten und Polizeibehörden, die in Deutschland als Staatstelegramme behandelt werden und somit eine bevorzugte Behandlung (noch vor den dringenden Telegrammen) gegen die einfachen Gebühren genießen[1]), ferner für die gebührenfreien Telegramme der regierenden deutschen Fürsten, Freiheiten, die als eine Art Hoheitsrechte zu betrachten sind, und schließlich für die gebührenfreien Telegramme der Reichsbehörden in Reichsdienstangelegenheiten.

Mit den Kosten dieser der Allgemeinheit dienenden Telegramme dürfen die privaten Benutzer der Verkehrsanstalt — etwa durch Übernahme dieser Kosten auf die für den Tarif maßgebenden Gesamtkosten — nicht belastet werden. Um den Betrag dieser Kosten

1) Telegraphenordnung v. 16. Juni 1904, Ausführ.-Best. zu § 2.

könnten demnach die Einnahmen hinter den Selbstkosten zurückbleiben, ohne daß die Telegraphenverwaltung mit Recht als Defizitverwaltung anzusprechen wäre.

Die rechnungsmäßige Behandlung dieser Telegramme ebenso wie die der Diensttelegramme soll später erörtert werden.

3. Zusammenfassung.

Wir kommen demnach zu folgendem Ergebnis: Der angemessene Verwaltungsgrundsatz für den Telegraphen ist das Gebührenprinzip. Nach diesem Grundsatz ist volle Selbstkostendeckung von den Benutzern der Anlage zu verlangen. Die Selbstkosten bilden — bei einer gewissen Nivellierung unter möglichst gerechter Verteilung auf die einzelnen Verkehrsakte — die Hauptgrundlage für die Preisbildung. Das Wertmoment wird benutzt, um auf dieser Grundlage durch Schaffung verschiedenwertiger Leistungen der Verschiedenartigkeit der Bedürfnisse Rechnung zu tragen und eine größere Ausnutzung der Anlage nach bekannten Preisbildungsgrundsätzen zu ermöglichen. Die Selbstkosten setzen sich für jeden Verkehrsakt aus einem von Umfang und Ziel des Telegramms unabhängigen und einem mit der Länge (Wortzahl) des Telegramms und der Beförderungsstrecke wachsenden Bestandteil zusammen, deren jeder tarifarisch erfaßt werden kann. Günstig für die Gestaltung des Tarifs ist der Umstand, daß dieselben Momente — Wortzahl und Beförderungsstrecke — auch auf Seiten des Gebrauchswertes eine Steigerung herbeiführen. Diesen Gesichtspunkten würde ein Tarif am ehesten gerecht werden, der neben einer feststehenden Grundgebühr eine mit der Entfernung zunehmende Wortgebühr festsetzte.

§ 6.

Tarif und Statistik.

Der Tarif ist die Zusammenstellung der Preise, zu denen der Staat die Benutzung seiner Verkehrsanstalten anbietet.[1]) In ihm kommt die Tarifpolitik des Staates zahlenmäßig zum Ausdruck. Die Gestaltung des Tarifs ist einer Reihe von Forderungen unterworfen, deren Erfüllung z. T. noch modifizierend auf dessen sachliche Bestandteile einwirkt. Diese Forderungen sind die der Einfachheit, der Öffentlichkeit, der Gerechtigkeit, der Einheitlichkeit und der Stabilität.

Im allgemeinen kann diesen Bedingungen beim Telegraphenwesen unschwer genügt werden Im einzelnen sei kurz folgendes bemerkt. Das Bestreben nach Einfachheit darf schlechterdings nicht soweit gehen, daß zu deren Gunsten wichtige Preisunterscheidungsmomente vernachlässigt oder in ihrer Wirkung abgeschwächt werden.[2]) Die Gerechtigkeit (gleiche Behandlung der Person ohne geheime oder besondere Abmachungen und Begünstigungen einzelner) und die Einheitlichkeit (lokale Gleichmäßigkeit) sind durch den Charakter des Telegraphen als Staatsverkehrsanstalt gewährleistet bezw. durch Gesetz sichergestellt.[3]) Die erwähnten Gebührenermäßigungen und Gebührenbefreiungen zur Durchführung besonderer Staatszwecke stellen keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Gerechtigkeit dar, weil dadurch die gleiche Behandlung der privaten Benutzer der Verkehrsanstalt nicht berührt wird und überdies die Wirkungen dieser Vergünstigungen der Allgemeinheit zugute kommen. Die

---

[1]) Köhler, a. a. O. S. 4.

[2]) Weichs-Glon: „Die Forderung nach Durchschnittsbehandlung im Tarifwesen, nach Einfachheit um jeden Preis an die Spitze zu stellen, ist wohl die höchste Leistung bureaukratischer Tarifkunst (a. a. O. S. 168).

[3]) § 5 d. Ges. über das Telegraphenwesen (vgl. S. 5).

Forderung der Stabilität kann sich bei einer nach dem Gebührenprinzip zu verwaltenden Verkehrsanstalt nur auf die Stetigkeit in der Anwendung des Prinzips (des Systems), nicht etwa auf eine Stetigkeit in der Höhe der Gebührensätze beziehen, wenn die dauernde Verwirklichung des einmal als richtig erkannten Finanzprinzipes nicht in Frage gestellt werden soll. Die Rücksichtnahme auf frühere Preise, die bisweilen als wichtiges Preisbildungsmoment erwähnt wird[1]), darf jedenfalls nicht soweit gehen, daß sie zu einer völligen Außerachtlassung der Kostenveränderungen führt, die durch eine Änderung des Geldwertes oder sozialer Anschauungen (Änderung der Arbeitszeiten, Lohnerhöhungen pp.) hervorgerufen werden. All diese Momente machen sich bekanntlich in staatlichen Betrieben aus sozialpolitischen Gründen weit mehr geltend als in Privatbetrieben, die in der Lage sind, höhere Produktionskosten auf die Konsumenten abzuwälzen, bezw. sich der Marktlage entsprechend einzuschränken (Arbeiterentlassungen pp.). Selbstverständlich wäre es falsch und wirtschaftlich störend, würden Konjunkturschwankungen jedesmal von entsprechenden Tarifänderungen begleitet. Diese Schwankungen müssen auf Kosten oder zu Gunsten der Allgemeinheit überwunden werden. Jedenfalls aber sind Änderungen der Tarifsätze angebracht und im Interesse der Stetigkeit des Verwaltungssystems als eine Forderung der Finanzpolitik zu betrachten, wenn die Grundlagen des geltenden Tarifs infolge einer dauernden Änderung des gesamten wirtschaftlichen Niveaus der Wirklichkeit nicht mehr entsprechen. Daß derartige Änderungen nach der Natur der Sache an größere Zeiträume gebunden sind und somit etwa durch Häufigkeit nicht störend auf das Wirtschaftsleben einwirken können, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Wesentlich für die Gestaltung des Tarifs ist auch die Form der staatlichen Willenserklärung — Gesetz oder Verordnung —, die ihn zum Ausdruck bringt. Die Verordnung stellt einen reinen Verwaltungsakt dar, während das Gesetz im konstitutionellen Staate unter Mitwirkung des Parlaments, der Volksvertretung, zustande kommt. Mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Zustand ruhiger Entwicklung im Telegraphenwesen darf man der Ansicht Köhlers,[2]) daß für die Telegraphentarife (im eigentlichen Sinne) die gesetzliche

[1]) Neumann, in Schönbergs Hb. I 1896 S. 256.

[2]) a. a. O. S. 9. S. 26.

Regelung — wenigstens durch Festsetzung einer Obergrenze — die angemessene sei, zustimmen. Für Deutschland ist denn auch durch § 7 des Gesetzes über das Telegraphenwesen die Erhöhung der Telegraphen-Gebühren der gesetzlichen Regelung vorbehalten.

Für die gegenwärtige Erörterung interessiert indes weniger die rechtliche Seite, als vielmehr die Frage, welche Folgen die Mitwirkung der Volksvertretung für die Tarifgestaltung haben kann. Der Einschränkung der oft mißverstandenen und mit Unrecht angefeindeten „Fiskalität" der Regierung steht die parlamentarische Geltendmachung der verschiedenartigsten, oft von Sonderinteressen diktierten Meinungen gegenüber. Hier ist auch der Boden, wo sich die „öffentliche Meinung" als Preisbestimmungsmoment z. T. geltend machen kann. Andererseits ist zu berücksichtigen, daß die wirtschaftlichen Fragen in den Parlamenten immer mehr in den Vordergrund treten und die Volksvertretung sich daher einen immer größeren Einfluß auf die Verwaltung zu erringen sucht.

Aus dieser auf weitergehende Beteiligung der Volksvertretung an den Verwaltungsgeschäften hinzielenden Entwicklungstendenz erwächst aber für die Regierung im eigensten Interesse die Verpflichtung, die für eine richtige Orientierung der Abgeordneten erforderlichen Unterlagen durch eine klare zweckentsprechende Statistik zu schaffen. Die Statistik darf nicht nur den Zweck haben, einen Überblick über die äußere Entwicklung eines Verwaltungsgebietes zu geben. Soweit sie sich, wie beim Telegraphenwesen, auf staatliche Veranstaltungen bezieht, deren Mittel wichtig für die Gestaltung des Budgets sind, hat sie sicher auch die Möglichkeit zu schaffen, die finanzielle Seite des Instituts in ihrer Entwicklung zu verfolgen. Nur dann kann die Statistik sein, was sie in dieser Beziehung sein soll, ein brauchbares Mittel zur Prüfung der Zweckmäßigkeit und Richtigkeit des Tarifs. Es würde hier zu weit führen, im einzelnen auf die zweckmäßigste Gestaltung der Telegraphenstatistik einzugehen, nur die wichtigste und in ihren Folgen weittragendste Forderung sei hervorgehoben, die nur die Statistiken sehr weniger Länder erfüllen, die Forderung einer öffentlichen, detaillierten Finanz- und Rentabilitätsstatistik. Es ist kein Grund ersichtlich, bei den heutigen politischen und parlamentarischen Verhältnissen, die wirtschaftliche Entwicklung der Verkehrsanstalten geheim zu halten oder auf einzelne im Reichstag gegebene, vom großen Publikum meist mißverstandene

Angaben zu beschränken, wohl aber dürfte die Annahme nicht unberechtigt sein, daß mancher dringende Ruf nach Tarifermäßigungen, mancher erbitterte Widerstand gegen notwendige Tariferhöhungen, manche Kontroverse unterblieben wären und unterbleiben würden, wenn eine lückenlose öffentliche Finanzstatistik den Boden für eine genügende Orientierung und Aufklärung und damit für eine sachliche Auseinandersetzung über die finanzielle Tragweite mancher Tarifänderungen böte. Gewiß sind Statistiken mit einem Kostenaufwand verbunden, auf dem Gebiete der Verkehrsanstalten, speziell des Telegraphen- und Fernsprechwesens, aber würden diese Kosten mit Rücksicht darauf, daß es in der Hauptsache nur einer geeigneten Zusammenfassung aus vorhandenen Statistiken und aus vorhandenen durch den Betrieb notwendigen Unterlagen bedarf, nur geringfügig sein und durch die erwähnten günstigen Folgen öffentlicher Finanz- und Rentabilitätsstatistiken reichlich aufgewogen werden.

§ 7.

Geschichtliche Entwicklung des internen Telegraphentarifs und der jetzt geltende Tarif.

a) Geschichtliche Entwicklung.

Wenn sich an die bisherigen Betrachtungen eine kritische Würdigung des gegenwärtigen Zustandes schließen soll, so wird ein kurzer Überblick über die geschichtliche Entwicklung des Telegraphentarifs in Deutschland das Verständnis für den jetzt geltenden Tarif zu vermitteln haben. Mit Rücksicht auf die politische Zersplitterung Deutschlands in der Zeit des Deutschen Bundes und den annähernd gleichen Entwicklungsgang des Telegraphenwesens in den einzelnen Bundesstaaten erscheint eine Beschränkung auf die Hervorhebung des Typischen aus der Tarifentwicklung in dem Hauptstaate Preußen und in dem die Hauptländer des Deutschen Bundes umfassenden Deutsch-österreichischen Telegraphenverein angebracht.

Als in Preußen vom 1. Oktober 1849 ab der Telegraph auf den ersten Linien dem Privatverkehr freigegeben wurde, war man mangels genügender Erfahrung über die zweckmäßigste Tarifgestaltung im Zweifel. Einerseits sollten die aus der Benutzung des Telegraphen der Staatskasse zufließenden Gebühreneinnahmen nicht nur die Kosten des Betriebs und der Unterhaltung der Anlage decken, sondern auch zur Amortisation des Anlagekapitals ausreichen, andererseits fehlte jeder Anhalt über den zu erwartenden Umfang der Benutzung der neuen Einrichtung durch das Publikum. Der erste sogen. vorläufige Tarif setzte daher — als Durchschnitt der Gebühren einer belgischen und der Hamburg—Cuxhavener Linie, den einzigen damals dem Privatverkehr geöffneten Linien — 1 Sgr. 8 Pfg. (20 Pfg.) für jede Meile eines Tele-

gramms von 20 Wörtern fest, ein Betrag, der für jede weitere Gruppe von 10 Wörtern um $^1/_4$ des Betrags der ersten Wortklasse gesteigert wurde.[1]) Ein Bestellgeld von 5 Sgr. wurde gleichzeitig vom Absender erhoben. Nachttelegramme kosteten den doppelten Betrag. Die Einschränkung der Telegrammlänge auf 100 Wörter ist auf betriebstechnische Gründe zurückzuführen und tarifarisch belanglos. Der Tarif war also ein Gruppentarif und reiner Entfernungstarif, der indes für die Wortgruppen zu weite, für die Entfernungseinheiten zu enge Grenzen festsetzte.

Dreiviertel Jahr später trat Preußen mit Österreich, Bayern und Sachsen zu dem deutsch-österreichischen Telegraphen-Verein zusammen, dessen Taxen zunächst auch für den inneren Verkehr der Vereinsländer maßgebend wurden. Gegen den bisherigen preußischen Tarif bedeutete der Vereinstarif eine merkliche Ermäßigung: das gewöhnliche Telegramm bis zu 20 Wörtern kostete in der ersten Zone (bis 10 Meilen) 20 Sgr., in den weiteren Zonen (25, 45, 70, 100 usw. Meilen) je 20 Sgr. mehr, Beträge, die sich für Telegramme mit 21 bis 50 und 51 bis 100 W. verdoppelten, bezw. verdreifachten.[2]) Die zuerst nach der durchlaufenen Leitungslänge bemessenen Entfernungsgebühren wurden vom nächsten Jahre (1851) ab nach der geographischen Entfernung berechnet, wodurch in den meisten Fällen eine weitere Gebührenerniedrigung eintrat. Die größte Länge eines Wortes betrug sieben Silben, in chiffrierten Telegrammen galten je 5 Zeichen oder Zahlen als ein Wort. Adresse und Unterschrift wurden mit berechnet, dienstliche Vermerke dagegen nicht. Im Gegensatz zum ersten preußischen Tarife brachte dieser Tarif eine progressive Erweiterung der Zonen (jede Zone war um 5 Meilen breiter als die vorhergehende) bei gleichmäßig steigender Gebühr, während die Länge der Telegramme nur in drei großen Gruppen tarifarisch erfaßt wurde. Die Nachteile des Gruppentarifs — in der ersten Gruppe Wortzusammenziehungen, um die Überschreitung des Mindestsatzes zu umgehen, in den anderen Gruppen Weitschweifigkeit, um die Gebühren möglichst auszunützen — machten sich fühlbar geltend. Um der ersten Unbequemlichkeit ab-

---

[1]) Archiv f. P. u. T. 1905 S. 50.
Jubiläumsdenkschrift des Reichs-Postamts: „50 Jahre elektrischer Telegraphie" Berlin. 1899. S. 31.

[2]) Jubiläumsdenkschrift S. 33.

zuhelfen, wurde vorübergehend (bis 1858) die erste Gruppe auf 25 Wörter erhöht (1854) und 5 Adreßworte freigegeben (1855). Die in diesen Progressionssätzen liegende Härte wurde 1858 dadurch beseitigt, daß die Einheitsgebühr auf 12 Sgr. für das einfache Telegramm von 20 Wörtern ermäßigt und für je 10 Wörter mehr die Hälfte der Einheitsgebühr erhoben wurde: also gleichbleibende Progression. Die Zonen blieben bestehen.[1])

Preußen ermäßigte im nächsten Jahre diesen Satz auf 10 Sgr. und ging dazu über, die Zonen einzuschränken, indem es zunächst die Entfernungen über 15 Meilen zu einer gemeinsamen dritten Zone vereinigte (1861). Nach einigen weiteren kleinen Ermäßigungen erfolgte im Jahre 1863 eine umfassendere Tarifreform dadurch, daß die Gebühren für ein einfaches Telegramm bis zu 20 Wörtern in der ersten Zone (bis zu 10 Meilen) auf 8, in der zweiten (über 10—45 Meilen) auf 10 und in der dritten und letzten Zone (über 45 Meilen) auf 16 Sgr. herabgesetzt und für je 10 Wörter mehr die Hälfte dieser Sätze berechnet wurden.[2]) Dem Vorgange Preußens schloß sich in der Erkenntnis der Notwendigkeit einer den Zeitverhältnissen und der gestiegenen Benutzung des Verkehrsmittels entsprechenden Tarifermäßigung der deutsch-österreichische Telegraphen-Verein nach längeren Verhandlungen an, indem er 1863 unter Ermäßigung des Einheitssatzes auf 8 Sgr. die Zahl der Zonen auf 4 (1—10, 10—45, 45—100, über 100 Meilen), 1866 auf 3 (10, 45, über 45) erniedrigte.[3]) Um diese Zeit ging die Bedeutung des Vereins, der vom 1. Januar 1872 an außer Kraft trat,[4]) infolge der politischen Umwälzungen verloren, für den Tarif im heutigen Reichs-Telegraphengebiet blieb die übereinstimmende Entwicklung in Preußen und im Norddeutschen Bunde maßgebend. Die drei Zonen wurden nunmehr nach Taxquadraten bestimmt[5]) und dadurch um ein geringes erweitert, die Einheitssätze 1867 auf 5, 10, 15 Sgr., von 1872 ab in der Reichs-Telegraphenverwaltung auf 50 Pf., 1 M, 1,50 M ermäßigt.

---

[1]) Archiv f. P. u. T. f. 1905. S. 260.

[2]) Jub.-Denkschrift S. 44, Archiv f. P. u. T. 1905. S. 263.

[3]) Archiv f. P. u. T. 1905. S. 268, S. 303.

[4]) Archiv f. P. u. T. f. 1905. S. 307.

[5]) Arch. f. P. u. T. 1905. S. 306. Das ganze Telegraphengebiet wurde durch Einteilung der Breitengrade in 5, der Längengrade in 3 gleiche Teile in annähernd gleiche Vierecke, Taxquadrate, zerlegt.

Die bisherige Entwicklung läßt die Tendenz erkennen, einerseits von einer zu peinlichen Berücksichtigung der Entfernungsunterschiede (1 Meile, 10 Meilen) zu einer ziemlich weitgehenden Nivellierung des Entfernungsmomentes überzugehen, andererseits von sehr weit bemessenen, progressiv zunehmenden Wortgruppen zu kleineren Gruppen gleich bleibender Progression zu gelangen. Beide Bewegungen verlaufen in einer den entwickelten Grundsätzen entsprechenden Richtung. Soweit die Zahl der Entfernungszonen in Frage kommt, dürfte indes schon damals die äußerste Grenze erreicht gewesen sein. Die Konkurrenz der einzelnen Verwaltungen, das neue Verkehrsmittel möglichst schnell zu popularisieren, hatte aber allenthalben in rascher Folge zu einer durch den Verkehrsumfang nicht gerechtfertigten, den Zeitverhältnissen vorauseilenden Tariferniedrigung geführt.[1])

Aus der Erwägung heraus, durch einen billigen, nach dem Umfange der Mitteilung abgestuften Tarif jedermann die Benutzung des Verkehrsmittels zu ermöglichen, ging man zu einem vollständigen Wechsel des Systems über: Aufhebung des Entfernungsunterschiedes und Bemessung der Länge nach Worteinheiten. Der Tarif vom

---

[1]) Interessant ist ein Überblick über die Entwicklung der Finanzen der preußischen Telegraphenverwaltung während dieser Zeit häufiger Tarifumgestaltungen. Die Finanzabschlüsse hatten sich folgendermaßen gestaltet:

1852	59 453	Thaler	Zuschuß	1860	203 333	Thlr.	Überschuß
1853	37 872	„	Überschuß	1861	286 785	„	„
1854	137 560	„	„	1862	264 484	„	„
1855	168 085	„	„	1863	252 251	„	„
1856	202 467	„	„	1864	198 696	„	„
1857	295 342	„	„	1865	174 152	„	„
1858	158 693	„	„	1866	126 260	„	„
1859	257 204	„	„				

Reichstelegraphenverwaltung	1874	889 407	M	Zuschuß
	1875	3 353 996	„	„
	1868—75	15 383 374	„	„

(Jubiläumsdenkschrift S. 36, 44, 45 u. 69; Jung, Entwicklung des deutschen Post- u. Telegraphenwesens pp. S. 133; z. vgl. auch Annalen d. Deutschen Reichs f. Gesetz, Verwaltung und Statistik Jhrg. 1879 S. 160.) Die Schwankungen bei steigender Tendenz dürften bei einem in der Entwicklung begriffenen, auch für das Publikum völlig neuen Verkehrsmittel nicht verwundern. Bemerkenswert ist die sich an die bedeutende Tarifermäßigung von 1863 anschließende dauernde Abnahme der Überschüsse, die sich in der Verwaltung des Norddeutschen Bundes in dauernde Zuschüsse verwandeln.

1. März 1876 setzte neben einer Grundgebühr von 20 Pf. eine Einheitswortgebühr von 5 Pf. fest. Die von einigen Seiten angestrebte Gebührenfreiheit der Adresse wurde nicht zugestanden, weil nach den während einer kurzen Zeit (1855—1858) in Preußen gemachten Erfahrungen diese Freiheit zur Einschmuggelung von Text mißbraucht wurde.[1]) Die Vorzüge dieses Tarifs nach der Seite der Wortgebühr waren unverkennbar. Der Aufgeber wurde in die Lage versetzt, die Zahl der taxpflichtigen Worte und damit den Preis der Depesche in ungleich engeren Grenzen als früher selbst zu bestimmen, was ihm z. B. bei einer Wortgruppe von 20 oder gar 50 Worten nicht möglich war. Das Publikum benutzte diesen Vorteil, wodurch einerseits die beabsichtigte S. 50 bereits erwähnte Verminderung der Arbeitsleistung erreicht, andererseits der Telegraph in derselben Zeit einer größeren Anzahl Menschen zugänglich gemacht wurde. Die günstigen Wirkungen des Tarifs in dieser Hinsicht sind in einer kleinen Denkschrift des Reichs-Postamts vom 22. Juli 1877[2]) zusammengestellt.

Demgegenüber fand die Aufhebung der Entfernungsunterschiede namentlich im Reichstage verschiedentlich Widerspruch. Der Abgeordnete Richter hob sehr richtig hervor, daß ein Telegramm auf größere Entfernungen mehr „Meilen Leitungen" für die Zeit seiner Übermittelung in Anspruch nähme und daher für die Verwaltung teurer zu stehen komme, und wandte sich gegen die Erhöhung um 40% für Telegramme auf kurze Entfernungen, die gerade mehr dem Verkehr aller Klassen, dem nachbarlichen und dem kleinen Geschäftsverkehr dienten und nicht einmal so viel an Zeit gegenüber der Briefbeförderung abkürzten.[3]) Ein anderer Abgeordneter (v. Behr-Schmoldow) stellte fest, daß der Worttarif eine Verteuerung von 100% für die frühere 1. Zone und eine Verbilligung von 100% für die frühere 3. Zone bedeutete, ein Vorwurf, den der General-Postmeister mit der Behauptung zurückzuweisen suchte, daß die Änderung des Tarifs für diejenigen Kreise betrübend empfunden

---

[1]) 16. Sitzung 26./XI. 1875. Sten. Berichte 2. Legisl.-Per. III. Sess. 1875/6. 1. Bd. S. 329.

[2]) Veröffentlicht auch im Archiv für P. u. T. 1877. S. 481 ff.

[3]) Sten. Berichte 2. Legisl.-Per. III. Sess. 1875/76. 1. Bd. S. 763. Die Telegramme der ersten Zone machten 55,5%, die der dritten, 11,5% der Gesamtzahl aus (Denkschrift S. 11).

würde, die bisher sehr billig telegraphiert hätten, welche gewissermaßen eine Staatsprämie genossen hätten.[1]) Die finanzielle Wirkung der Systemänderung, die nach den zitierten Äußerungen im Durchschnitt als eine Gebührenerhöhung anzusprechen war[2]), war zunächst nicht ungünstig. Bei einer Verminderung der Telegrammzahl vom Jahre 1875 auf 1876 um 1,7 % (im internen Verkehr)[3]), die auf die allgemein ungünstige Geschäftslage zurückgeführt werden darf, ergibt sich eine Erhöhung der Gebühreneinnahme um 8,8% oder auf das Telegramm berechnet um durchschnittlich 16,3%. Trotzdem dauerte das Defizit in der Telegraphenverwaltung weiter an, wenn es auch infolge der Verschmelzung des Post- und Telegraphenwesens in rechnerischer Beziehung in Etat und Rechnung nicht mehr sichtbar wurde.

In dem Bestreben weiterer Tarifvereinfachung wurde am 1. Juli 1886 die Grundtaxe unter Erhöhung der Wortgebühr von 5 auf 6 Pf. bei einem Mindestsatz von 60 Pf. fallen gelassen.[4]) Diese Taxänderung brachte nach einer kurzen Mitteilung im Reichstag für 37% aller Telegramme eine Erhöhung, für 62% eine Ermäßigung der Gebühren mit sich.[5]) Die Erhöhung betraf nach einer Mitteilung der halboffiziösen Verkehrszeitung die kurzen und die langen Telegramme, während die Ermäßigung den mittleren Telegrammen mit 10—15 Wörtern zugute kam und für die Telegramme mit

---

1) Sten. Berichte 2. Legisl.-Per. IV. Seff. 1876. 1. Bd. S. 85/86.

2) Vgl. hierzu Archiv f. P. u. T. 1877 S. 597, wo eine dem Journal télégraphique entnommene Mitteilung der Königl. Bayerischen Telegraphenverwaltung wiedergegeben ist, nach welcher die Erfahrungen bezügl. des Worttarifs in Bayern mit den bei der Reichsverwaltung vorliegenden Ergebnissen übereinstimmen. „Im inneren Verkehr Bayerns haben sich nämlich die Wirkungen der Einführung des Worttarifs, welcher eine durchschnittliche Taxerhöhung von 20% darstellt, innerhalb der letzten 10 Monate des Jahres 1876 durch eine Abnahme der Telegrammzahl von 6% und eine Vermehrung der Einnahmen von 12% bemerkbar gemacht. Die im Jahre 1862 vorgenommene Ermäßigung des inneren Tarifs um 60% hatte dagegen eine Zunahme von 33% an Telegrammen und eine Verringerung der Einnahmen von 17% zur Folge." (In Bayern betrug dabei die Worttaxe bei einer Grundgebühr von 20 Pf. zunächst nur 3 Pf., die 1880 auf 5 Pf. erhöht wurde.) Ähnlich in der Schweiz vergl. Archiv f. P. u. T. 1903. S. 577.

3) Denkschrift S. 5.

4) Verf. v. 11. Juni 1886: Amtsblatt des Reichs-Postamts 1886 Nr. 34. S. 207. Die Angaben bei Schwaighofer S. 76 und bei v. d. Borght S. 407 sind demnach nicht ganz zutreffend.

5) 3. Sitz. 30. Nov. 1886. VI. Legisl.-Per. IV. Seff. 1886/87. 1. Bd. S. 28.

16—20 Wörtern beide Tarife gleich standen. Mit Rücksicht auf den hohen Prozentsatz der Telegramme zwischen 10 und 20 Wörtern war also im ganzen eine Ermäßigung des Tarifs eingetreten. Ferner wird als unzweifelhafter Vorzug des neuen Tarifs hervorgehoben, daß derselbe anstatt der bisherigen zwei Elemente (Grundtaxe und Worttaxe) nur ein Element (Worttaxe) enthalte.[1]) Demgegenüber darf nicht außer acht gelassen werden, daß mit dem Wegfall der Grundgebühr die einzig richtige tarifarische Erfassung der für jedes Telegramm ohne Rücksicht auf Länge und Entfernung gleichen Leistungen aufgegeben wurde.

Wie die Wirkung dieser Änderung in finanzieller Beziehung war, ist in offiziellen Auslassungen, z. B. im Reichstag, nicht zum Ausdruck gekommen, wie denn überhaupt diese und die nächste Tarifänderung, die gleich allen früheren im Verordnungswege erlassen wurden, nur in geringerem Maße im Reichstag Gegenstand der Debatte wurden. Die Verkehrszeitung sagt a. a. O. über diesen Punkt: „Daß es angenehm gewesen wäre, 5 Pf. pro Wort mit 50 Pf. Minimum festzusetzen, darüber hat nirgends Zweifel bestanden. Allein diese Annehmlichlichkeit wäre mit ca. 300 000 M jährlichen Ausfalls erkauft worden. Und das ging doch nicht in einem Moment, wo die finanziellen Bedürfnisse des Reichs zu Steuervorlagen nötigen.“ Hiernach darf angenommen werden, daß mit dem neuen Tarif ein Gebührenausfall nicht verbunden war.

Diesen Ausfall brachte schießlich die letzte Tarifänderung vom 1. Februar 1891, durch welche die Worttaxe auf 5 Pf. bei einem Mindestbetrag von 50 Pf. — der noch heute giltige Tarif — festgesetzt wurde.[2]) Nach einer Mitteilung des Berichterstatters Wilisch im Reichstage betrug der Gebührenausfall 1 800 000 M bei einer Gesamtgebühreneinnahme von 14 Millionen Mark, also 12,9%.[3]) Der Kommissar des Bundesrats, Direktor im Reichs-Postamt Dr. Fischer bezifferte den Gebührenausfall nach dem Verhältnis

---

[1]) Deutsche Verkehrsztg. 1886. S. 243. Genauer berechnet bezog sich die Verteuerung nur auf die Telegramme mit 1—7, die Verbilligung auf die mit 9 bis 15 Wörtern, während für die mit 8 Wörtern sich die Gebühren gleich blieben.

[2]) Verordnung vom 15. Januar 1891 im Amtsblatt des Reichs-Postamts für 1891 Nr. 2. S. 9.

[3]) Sitz. vom 28. Januar 1891. Sten. Ber. VIII. Legisl.-Per. I. Sess. 1890/91. 2. Bd. S. 1203.

6 : 5 auf $16^2/_3$%, demgegenüber die Mehreinnahme durch Steigerung des Verkehrs um nur 7%, wovon ein Teil auf allgemeine Verkehrszunahme zu rechnen war, nicht ausreichte, den Gebührenausfall zu decken.[1])

Nach dem Gesetz über das Telegraphenwesen von 1892 unterliegen Gebührenerhöhungen von diesem Zeitpunkt ab der Gesetzgebung, während Ermäßigungen der Verordnung überlassen sind. Dieser Umstand wird wesentlich mit dazu beigetragen haben, daß in den nahezu 20 Jahren bis heute eine Änderung in den ausschlaggebenden Punkten des Tarifs nicht stattgefunden hat.

b. Der heutige Tarif.

Der Tarif ist durch die auf Grund der Artikel 48 und 52 der Reichsverfassung erlassene Telegraphenordnung vom 16. Juni 1904[2]) bestimmt und trifft in den Hauptpunkten folgende Gebührenfestsetzungen:

I. Für das gewöhnliche Telegramm wird auf alle Entfernungen eine Gebühr von 5 Pf. für jedes Wort, mindestens jedoch der Betrag von 50 Pf., für gewöhnliche Stadttelegramme eine Wortgebühr von 3 Pf., mindestens jedoch der Betrag von 30 Pf., erhoben (§ 7, I. II. der T.O.). Durch 5 nicht teilbare Pfennigbeträge sind bis auf solche zu erhöhen (§ 7, V).

II. Die Taxwortlänge beträgt für Telegramme in offener Sprache 15 Buchstaben, für solche in verabredeter oder in offener und verabredeter Sprache 10 Buchstaben. Ziffer- oder Buchstabengruppen werden in allen Fällen für so viele Wörter gezählt, als sie je 5 Ziffern oder 5 Buchstaben enthalten. (§ 6, c, d, e, h.)

III. Für dringende Telegramme (= D =) wird eine Gebühr von 15 Pf, für dringende Stadttelegramme von 9 Pf. für das Wort, mindestens jedoch der Betrag von 1,50 M bezw. von 90 Pf. erhoben (§ 8).

IV. Für ein vorauszubezahlendes gewöhnliches Antworttelegramm (= R P =) kommt die Gebühr für 10 Wörter oder

---

1) Sitz. vom 16. März 1891. Sten. Ber. VIII. Legisl.-Per. I. Sess. 1890/91. 3. Bd. S. 2103.

2) Nebst Änderung vom 14. März 1905 (Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1905 Nr. 11. S. 56) und vom 14. Juni 1908 (ebenda von 1908 Nr. 28. S. 230).

die Gebühr für die etwa gewünschte höhere Anzahl von vorauszubezahlenden Wörtern (z. B. = R P 24 =), für dringende bezahlte Antworten die dreifache Gebühr zur Erhebung (§ 9 I).

V. Die Gebühr für die Vergleichung eines Telegramms (= T C =) ist gleich einem Viertel der Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm von gleicher Länge. (§ 10 II.)

VI. Für eine telegraphische Empfangsanzeige ist, je nachdem sie als gewöhnliches (= P C =) oder als dringendes Telegramm = P C D =) befördert werden soll, dieselbe Gebühr wie für ein gewöhnliches oder wie für ein dringendes Telegramm von 10 Wörtern zu zahlen. (§ 11 III.)

VII. Für Telegramme, die am Bestimmungsort zur Bestellung an mehrere Empfänger zu vervielfältigen sind (= T Mx =), werden außer den Wortgebühren, wobei alle Adressen in die Wortzahl eingerechnet werden, für jede weitere Ausfertigung bis zu 100 Wörtern 40 Pf. berechnet. Für längere Ausfertigungen erhöht sich die Gebühr um 40 Pf. für jede angefangene Reihe von 100 Wörtern. Bei dringenden Telegrammen erhöht sich die entsprechende Gebühr für die zweite oder jede weitere Ausfertigung auf 80 Pf.

VIII. Die besonderen Telegramme (III—VII) sind durch einen taxpflichtigen Zusatz (meist ein vereinbartes Zeichen) zu kennzeichnen.

IX. Die Zustellung der Telegramme erfolgt innerhalb des Ortsbestellbezirks der Bestimmungstelegraphenanstalt unentgeltlich, außerhalb desselben gegen eine vom Absender zu entrichtende Gebühr von 40 Pf. (unter Beisetzung des taxpflichtigen Vermerkes (= XP =) oder gegen Einziehung der wirklich erwachsenen Auslagen vom Empfänger. (§ 16 B VI. § 19 II.)

X. Für das auf Wunsch des Empfängers zulässige Zusprechen der Telegramme mittels Fernsprechers werden 10 Pf. für das Telegramm erhoben. (Pkt. 14 der Ausführungsbest. zur Fernsprech-Gebührenordnung v. 20. Dez. 1899)

XI. Für die Mitnahme eines aufzuliefernden Telegramms durch den Telegraphenboten oder den Landbriefträger sind 10 Pf. Zuschlaggebühr zu entrichten. (§ 5. V.)

Für ein in einer Fernsprechanschlußleitung zugesprochenes, aufzulieferndes Telegramm ist zu zahlen: 1 Pf. für das Wort,

mindestens 20 Pf.; ein überschießender Betrag wird auf die nächste durch 10 teilbare Summe erhöht. (Pkt. 14 wie zu X).

XII. Für Hinterlegung und Anwendung einer abgekürzten Adresse oder für eine besondere Art der Zustellung — zu gewissen Zeiten in gewissen Lokalen — wird eine Jahresgebühr von 30 M erhoben. (§ 3, VIII, IX.)

§ 8.

Folgerungen und Vorschläge.

1. Das Defizit.

Wenn das Telegraphenwesen nach dem Grundsatz der vollen Kostendeckung (Gebührenprinzip) zu verwalten ist, dann läßt das deutsche Telegraphenwesen in der praktischen Finanzgestaltung, soweit der interne Verkehr in Frage kommt, seit langer Zeit nur schwache Umrisse dieses Prinzips erkennen. Denn diese Verkehrsanstalt, für die Adolph Wagner sogar eine Annäherung an Gewerbsrente für zulässig erklärt[1]), zeigt nach ihren finanziellen Ergebnissen eine bedenkliche dauernde Neigung nach der Richtung des freien Genußgutes, eine Tendenz, die übrigens auch die meisten anderen staatlichen Telegraphenverwaltungen mehr oder weniger haben.[2]) Das Defizit der deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung betrug für das Rechnungsjahr 1896 13 059 127 M (ohne die Kosten für Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals)[3]) und wird für

---

[1]) Adolph Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens, Leipzig 1909, S. 41, und Finanzwissenschaft. Teil I. S. 546/548. II. S. 659.

[2]) Zu vergl. die Zusammenstellung der Länder Europas in der Statistik der P. u. T.-Verw. für 1907 S. 74/75. Hiernach haben, soweit ersichtlich, nur die Telegraphenverwaltungen von Norwegen, Schweden und der Türkei Überschüsse.

Das finanzielle Ergebnis der britischen Post- und Telegraphenverwaltung stellt sich seit vielen Jahren so, daß die Postverwaltung regelmäßig einen hohen Überschuß abwirft und die Telegraphenverwaltung ebenso regelmäßig einen nicht unbeträchtlichen Zuschuß erfordert. (Archiv für P. u. T. 1904. S. 310/311.)

„Nach dem französischen Jahresbericht für 1896/97 gewinnt es den Anschein, als ob die Mindereinnahme im Telegraphenwesen sich mit Zunahme des Tel.-Verkehrs steigert.“ (Nach Electrical Engineer, Deutsche Verkehrsztg. 1898. S. 109.)

[3]) Vgl. Sten. Berichte des Reichstags IX. Legisl.-Per. V. Sess. 1897/98. 6. Bd. S. 797.

das Jahr 1897 unter völliger Außerachtlassung der für Diensträume, Amortisation und Verzinsung anzusetzenden Kosten mit $5^1/_2$ Millionen Mark angegeben. Allein die Personalkosten (25 Mill. Mark) übersteigen die Einnahmen an Telegrammgebühren ($23^1/_2$ Mill. Mark um 1500000 M.[1]) Den doppelten Betrag — also 11 Mill — berechnet Ullrich[2]) unter sonst gleichen Voraussetzungen für das Jahr 1906. Für 1901 gibt der Kommissionsberichterstatter Dr. Paasche den nach kaufmännischen Grundsätzen berechneten jährlichen Zuschuß der Telegraphenverwaltung nach einer Mitteilung des Staatssekretärs in der Budgetkommission auf 15 Mill. Mark an.[3]) Adolph Wagner verzeichnet den Zuschuß der Telegraphenverwaltung neuerdings[4]) mit 17 Millionen jährlich, eine Zahl, die für die heutigen Verhältnisse eher zu niedrig als zu hoch gegriffen ist. Man wird nicht fehlgehen, namentlich wenn die Amortisation früheren Ausführungen entsprechend außer acht gelassen wird, wenn man den von Ullrich angegebenen Betrag von 20 Millionen auch für das Jahr 1907, das letzte, für das die Statistik vorliegt, geltend annimmt. Die Ausgaben übersteigen dann in diesem Jahre die Einnahmen von rd. 43 Millionen um etwa 47 % und betragen, wenn man das Anlagekapital nach der für Ende 1903 auf 143 Millionen angegebenen Summe unter Berücksichtigung des aus den Statistiken ersichtlichen Zuwachses an Linien, Leitungen, Apparaten pp. für 1907 auf 150 Millionen

---

[1]) Staatssekretär des Reichs-Postamts v. Podbielski im Reichstag. 13./4. 1899. Stenogr. Ber. 1898/00 X. Legisl.-Per. I. Sess. Bd. 2. S. 1746.

[2]) Ullrich, Die Finanzen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Stettin 1909. Ullrich berechnet einfach aus der Einnahme von 1906 nach dem Verhältnis von Einnahme und Ausgabe des Jahres 1897 ($23^1/_2$: 29) die entsprechende Ausgabe für 1906. So anfechtbar an sich diese Art der Berechnung ist, so bietet doch die Statistik von 1897, die noch keine Trennung des Personals, der Leitungen und der Gebühren nach Telegraphie und Fernsprechwesen kennt, kaum eine andere Möglichkeit. Setzt man die Personalkosten von 1897 ins Verhältnis zu dem Gesamtpersonal für Post und Telegraphie und verwendet dieses Verhältnis zu einem Rückschluß auf die Personalkosten von 1906, so ergeben sich für die Personalkosten der Telegraphie in diesem Jahre allein schon ca. 43000000 M, so daß Ullrichs Schätzung nicht weit fehl gehen dürfte.

[3]) Sitzung vom 15. Februar 1901 X. Legisl.-Per. II. Sess. 1900/02. 2. Bd. S. 1383.

[4]) Sozialökonomische Theorie des Transport- und Kommunikationswesens. Leipzig 1909. S. 84.

schätzt, 13% des Anlagekapitals. Dieses Defizit darf man fast ganz dem inneren Verkehr zur Last schreiben, weil der Verkehr nach dem Auslande und der Durchgangsverkehr sich in Deutschland ebenso wie in anderen Ländern rentieren[1]), wenn auch nicht in dem Maße wie z. B. in Belgien oder in der Schweiz.

Angesichts solcher Zahlen gewinnt die Forderung einer gesonderten, selbständigen Etatisierung (Einzeletat) der Telegraphenverwaltung, die sich z. T. auch aus der grundsätzlichen Verschiedenheit der Post und des Telegraphen ergibt (vgl. § 2), wesentlich an Bedeutung. Es ist wohl ohne weiteres klar, daß so beträchtliche Zuschußbeträge nicht in dem Etat einer Verwaltung verschwinden dürfen, die vom Telegraphen so wesensverschieden ist wie die Post, deren Kundenkreis zudem, soweit der hauptsächlich rentierende[2]) Briefpostverkehr in Frage kommt, sowohl quantitativ als qualitativ ganz anders geartet ist als der des Telegraphen.

Das Defizit der Telegraphenverwaltung beeinflußt natürlich die Höhe des jährlichen, einen wichtigen Posten der Reichseinnahmen bildenden Überschusses der „Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung". Bei der ausschlaggebenden Rolle, die den Überschüssen der Post- und Telegraphenverwaltung im Rahmen der Erwerbseinkünfte des Reichs zufällt,[3]) ist das Bestreben der Verwaltung, diese Überschüsse auf derselben Höhe zu halten bezw. zu steigern, erklärlich und durch die Finanzlage des Reichs gerechtfertigt. Hierbei liegt theoretisch die Gefahr nahe, daß in diesem Bestreben mit Rücksicht auf die Passivität der Telegraphie Vergünstigungen in anderen Verkehrszweigen unterbleiben oder rückgängig gemacht

---

1) Belgien erklärt für eine lange Reihe von Jahren den Gebührenausfall damit, daß z. B. innerhalb eines Zeitraums von 8 Jahren die internen Telegramme, bei welchen die Kosten durch die Einnahmen nicht gedeckt werden, eine bedeutende Vermehrung ($75\frac{1}{4}\%$) erfahren haben, während andererseits die internationalen und Durchgangs-Telegramme, welche allein einen Überschuß abwerfen, nur um $66\frac{3}{4}\%$ bezw. $31\frac{1}{4}\%$ zugenommen haben (Arch. f. P. u. T. 1880, S. 102, ähnlich 1878, S. 158.)

2) Nach Ullrich (a. a. O. S. 78) hat der Briefpostverkehr (Briefe, Postkarten, Drucksachen) 1906 58,8 Millionen Mark Reinertrag abgeworfen.

3) Nach den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs 1908. II. S. 133 erzielt das Reich aus den Erwerbsanstalten einen Reinertrag von 142,5 Millionen, von dem der überwiegende Teil (92,4) auf Post und Telegraph entfällt; die Reichseisenbahnen bringen 22,8, die sonstigen Betriebe 27,43 Millionen.

werden,[1]) und dies umsomehr, als die Erhöhung der Telegraphengebühren auf den verhältnismäßig langwierigen Weg der gesetzlichen Regelung verwiesen ist, während die Gebühren für eine Anzahl von Postsendungen (z. B. Postkarten, Drucksachen, Warenproben) der bequemeren administrativen Festsetzung unterliegen.[2]) In diesem Zusammenhange sei darauf hingewiesen, daß die mit einer etatsmäßigen Lostrennung des Telegraphenwesens verbundene Erhöhung des Überschusses der Postverwaltung i. e. S. den Verzicht auf die bisherige oft und nicht mit Unrecht angegriffene „Kostgängerei“ bei den einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen erleichtern wird.[3]) Der Hinweis auf die erheblichen sozialpolitischen Leistungen der Postverwaltung als ein Äquivalent für diese Eisenbahnleistungen dürfte den in Betracht kommenden Einzelstaaten kaum genügen. Denn bei diesen Leistungen handelt es sich durchweg um Erfüllung von Reichsaufgaben durch eine Reichsverwaltung, für deren Kostendeckung andere — direkte — Wege, als der Umweg über die in ihrem Größenverhältnis verschiedenen und unkontrollierbaren unbezahlten Leistungen einzelstaatlicher Erwerbsunternehmungen, gangbar sind.

Gewiß würde die vorgeschlagene finanztechnische Scheidung der verschiedenen Verkehrsgebiete dem Reiche zunächst keine höheren Einnahmen bringen. Das nicht zu unterschätzende Ergebnis wäre aber auf jeden Fall ein klarerer Überblick über das wirkliche Soll und Haben der Verkehrsanstalten des Reichs und der Einzelstaaten und damit über die Rentabilität dieser Institute. Sieht man jedes Jahr deutlich vor Augen, wo es fehlt, so wird auch dem Bestreben, möglichst schnell Abhilfe zu schaffen, mehr Nachdruck verliehen.

Als natürliche Folge eines besonderen Etats ergäbe sich eine besondere Statistik für das Telegraphenwesen, deren große Vorteile nach den früheren Ausführungen nicht besonders hervorgehoben zu werden brauchen.

---

[1]) z. B. die Erniedrigung und Erhöhung der Gebühren für Postkarten im Ortsverkehr. In diesen Zusammenhang paßt auch ein von Cohn (zur Gesch. und Politik des Verkehrswesens S. 439) zitiertes Bekenntnis des preuß. Finanzministers: „Auf vielen Gebieten haben wir die allerdringendsten Aufgaben, die nützlichsten Verwendungen aufgeschoben, weil wir keine Mittel haben.“ (Herrenh. 31. Mai 1891.)

[2]) Postordnung vom 20. März 1900. §§ 7, 8, 10.

[3]) vgl. hierzu Cohn, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens, S. 404.

Wie weit sich der finanztechnischen Scheidung eine Organisationsänderung anzuschließen hat, ist eine Frage der Verwaltungstechnik, deren Schwierigkeit nicht verkannt werden soll, deren Erörterung aber auf einige Hinweise beschränkt werden muß. Eine Änderung der bisherigen finanziell, betriebstechnisch und verkehrspolitisch gleich vorteilhaften Betriebsgemeinschaft zwischen Post und Telegraphie würde durch die Änderung der Finanzgebarung keineswegs bedingt sein. Die Hauptschwierigkeit in der Kostenverrechnung würde für die kleineren mit Telegraphenbetriebsstellen vereinigten Postämter entstehen, wo besondere Beamte für den Telegraphen nicht nötig sind. Hier ließe sich vielleicht durch Ansatz von Pauschalsummen, die nur rechnungsmäßig zu erscheinen hätten, ein auch schon sonst begangener Weg finden. Erscheinen doch auch jetzt schon im Etat der Reichspost- und Telegraphenverwaltung unter Tit. 8 der Einnahmen die Vergütungen von anderen Behörden [1]) und hat doch auch jetzt schon die unter Leitung des Staatssekretärs des Reichs-Postamts stehende Reichsdruckerei einen Einzeletat, aus welchem Reichs p o st beamten Besoldungen zufließen. (Tit. 1.)

Daß der „Telegraphenverwaltung" naturgemäß das Fernsprechwesen, das zum Telegraphen technisch und finanziell in engster Beziehung [2]) steht, zuzufallen habe, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Die Hauptfrage bleibt indessen die Frage nach der oder den Ursachen dieses dauernden, dem Finanzgrundsatz zuwiderlaufenden Defizits und nach den Mitteln zu seiner Einschränkung oder Beseitigung.

Für diese Untersuchung sind zunächst zwei Momente auszuscheiden, die wiederholt im Parlament und in der Literatur [3]) mit als Gründe des Telegraphendefizits angeführt werden, die Gebührenfreiheiten und die Reichs-Diensttelegramme. Die Gebührenfreiheit [4])

---

[1]) Wechselstempelsteuerverwaltung, Reichsamt des Innern für die Unterhaltung der Zeitballstationen, Preußische Regierung für Wahrnehmung der Geschäfte des Gesetzsammlungsamtes, Reichskasse für den Vertrieb der Stempelmarken zur Entrichtung der statistischen Gebühr.

[2]) z. B. gemeinsame Benutzung der Leitungen: Sp-Leitungen, Simultanschaltungen u. a.

[3]) z. B. Schwaighofer, a. a. O. S. 75; zu vgl. auch Archiv f. P. u. T. 1902. S. 597.

[4]) Verordnung betr. die gebührenfreie Beförderung von Telegrammen vom 2. Juni 1877 (R. G. Bl. S. 524).

erstreckt sich zunächst auf die von den regierenden deutschen Fürsten, sowie von den Gemahlinnen und Witwen dieser Fürsten und dem Kronprinzen und der Kronprinzessin des Deutschen Reichs ausgehenden Telegramme. Ihre Kosten gehören, wie bereits erwähnt, eigentlich zu den Leistungen für allgemeine Staatszwecke, allerdings z. T. auch der Einzelstaaten. Im übrigen genießen außer den Telegrammen der Bevollmächtigten zum Bundesrate in Bundesratsangelegenheiten und des Reichstags in Reichs-Dienstangelegenheiten nur Reichsbehörden, namentlich die Militär- und Marinebehörden, in Reichsdienst-, Militär- und Marinedienstangelegenheiten Gebührenfreiheit, deren Kosten also bei anderen Reichsbehörden erspart werden.

An sich sind diese Beträge verhältnismäßig gering. Vom Gesamtverkehr des Jahres 1907 machten die gebührenfreien Reichsdiensttelegramme 2,52 %[1]) aus (999 744 also rd. 1 Million Stück). Unter der Annahme, daß diese Telegramme meist eine größere als die durchschnittliche Wortzahl haben und — ebenso wie die 0,38 % (152 765 Stück) ausmachenden gebührenpflichtigen Staatstelegramme — als dringende Telegramme zu behandeln sind, ergäbe sich nach roher Berechnung (bezogen auf rd. 37,5 Millionen Telegramme und 43 Millionen Mark Gesamteinnahme) für diese Telegramme ein Gebührenbetrag von mindestens 2 Millionen Mark, um den das Defizit zu kürzen wäre. Wenn auch ein barer Ausgleich dieses Betrags im Interesse der Einfachheit nicht wünschenswert ist, so würde doch nach englischem Vorbild[2]) der rechnerische Nachweis eines der Leistung entsprechenden Betrags „in Forderung“ wesentlich zur Gewinnung eines klaren Bildes beitragen und daher zu empfehlen sein. Ebenso würden dann die Mehrkosten, die der Reichstelegraphenverwaltung für Leistungen im Dienste der allgemeinen Wohlfahrt erwachsen, zu behandeln sein und analog wären schließlich auch die Kosten für die gebührenfreie Beförderung der Eisenbahndiensttelegramme, die wegen ihrer verschwindend geringen Zahl (0,03 %) allerdings kaum ins Gewicht fallen, als Leistungen für fremde Behörden als Forderung nachzuweisen.

Die gebührenfreien Telegraphendiensttelegramme dagegen, die Schwaighofer (S. 75) der Zahl nach mit unter den gebühren-

---

[1]) Statistik der R. P. u. T. Verw. für 1907. S. 45.

[2]) Archiv f. P. u. T. 1902, S. 118/119; 1904, S. 311.

freien Depeschen der Behörden aufführt, sind lediglich als Äußerungen des Dienstbetriebes aufzufassen, deren Kosten bei der Berechnung der Selbstkosten, die für die Tarifhöhe maßgebend sind, in Ansatz zu bringen sind.

Die gebührenfreien Reichsdiensttelegramme und die Telegraphendiensttelegramme würden demnach die Gestaltung des Postetats in entgegengesetzten Richtungen beeinflussen.

Die als weitere Ursache der Defizitwirtschaft im Telegraphenwesen angeführte Konkurrenz durch dem Fernsprecher[1]) darf in ihrer Wirkung auf die finanziellen Ergebnisse der Telegraphenverwaltung nur als eine vorübergehende Erscheinung aufgefaßt werden. Die tatsächlich durch den Fernsprecher zunächst hervorgerufene Verkehrsverminderung beim Telegraphen war bis zu einem gewissen Grade durch eine Hemmung in der Vermehrung der persönlichen und materiellen Betriebsmittel auszugleichen, das auf Konto dieser Konkurrenz vorübergehend zu setzende Defizit mußte verschwinden, sobald durch die allgemeine — nunmehr vielleicht etwas verlangsamte — Verkehrszunahme beim Telegraphen dasselbe Verhältnis zwischen Frequenz und Betriebsmitteln wiederhergestellt war, das vor Auftreten der Konkurrenz bestanden hatte.

Die Untersuchung über die Ursachen der Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben muß sich nach zwei Seiten hin erstrecken, nach der betriebstechnischen und nach der tariftechnischen.

Nach der betriebstechnischen Seite wäre festzustellen, ob eine zweckmäßige Organisation des Betriebes, die Bemessung und Verwendung der persönlichen und sächlichen Betriebsmittel usw. eine Gewähr dafür bieten, daß die konkreten Verkehrsleistungen so billig wie möglich beschafft werden, daß „mit dem mindest notwendigen Aufwande der höchsterreichbare Nutzeffekt“ erzielt wird. „Denn erst die Befolgung dieser Maxime macht eine rein technische Leistung zu einer ökonomischen.“[2]) Die richtige Lösung dieser Fragen ist Aufgabe der inneren Verwaltungsökonomie und Verwaltungstechnik und kann ohne genaue Kenntnis der vielseitigen hier wirksamen Momente nicht beurteilt werden. Es muß daher die Zuverlässigkeit und sprichwörtliche Sparsamkeit der deutschen Verwaltung als Bürg-

---

[1]) Schwaighofer, a. a. O. S. 75.
[2]) Sax, a. a. O. S. 9.

schaft für die Richtigkeit der für die spätere Beurteilung der tariftechnischen Seite wichtigen Voraussetzung genommen werden, daß die Verkehrsanstalt mit so geringen Kosten unterhalten wird, als es die Sicherheit des Betriebes und die Rücksicht auf eine günstige Weiterentwicklung erlauben.

Im weiteren ist hierher auch der nach verkehrspolitischen Grundsätzen vorzunehmende Ausbau des Netzes zu rechnen. Es soll nicht gesagt sein, daß nur rentable Linien zu bauen sind, andererseits darf in dem Bestreben, möglichst allen Wünschen gerecht zu werden, nicht soweit gegangen werden, daß wahllos Orte den direkten Anschluß an das allgemeine Netz erhalten, deren wirtschaftliche Beziehungen diese Maßnahme in keiner Weise rechtfertigen.[1])

Jede solcher dauernd unrentabelen Linien würde eben die Differenz zwischen Kosten und Einnahmen vergrößern. In dieser Hinsicht sind wesentliche Schwankungen des Gleichgewichts in Deutschland ausgeschlossen, weil das allgemeine Netz als ausgebaut zu betrachten ist, neue Leitungen also nur als notwendige Folgen regulärer Verkehrssteigerung in Frage kommen und die nicht aus allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten gebotene Anschließung von Ortschaften mit Recht von der Zahlung eines Baukostenzuschusses zu den Anlagekosten (40 %) oder der Gewährleistung einer genügenden Verzinsung der Anlagekosten (10 % auf 5 Jahre) abhängig gemacht wird.[2])

---

[1]) Diesen Standpunkt präzisiert Weichs-Glon (a. a. O. S. 36) mit den Worten: „Von einer allgemeinen, direkten Verpflichtung des Staates, unrentable Linien zu bauen, kann keine Rede sein. Diese Verpflichtung ist vielmehr so aufzufassen, daß dort, wo es sich darum handelt, durch den Bau einer Bahn einen Bevölkerungs- oder Landesteil einer besseren wirtschaftlichen Zukunft entgegenzuführen, der Staat berufen ist, dieses Mittel selbst dann anzuwenden, wenn er zeitweilig auf genügende Rentabilität oder überhaupt auf eine Rente für das aufgewendete bezw. festgelegte Kapital verzichten muß . . . . . . In jedem Falle aber müssen sich die zu bringenden Opfer als zeitweilig beschränkt erkennen lassen. Trifft dies nicht zu, so kann auch der Staat zu einer Hilfe und Unterstützung in dieser Art nicht als verpflichtet angesehen werden."

[2]) In Frankreich bildet es bei der Errichtung von Telegraphenanstalten die Regel, daß die Gemeinden, die Anschluß an das Telegraphennetz wünschen, einen Teil sowohl der Einrichtungs- wie auch der Betriebskosten zu tragen haben.

2. Der Tarif.

Die dauernde Unterbilanz muß demnach zu ihrem größten Teile auf die gegenwärtige Tarifbeschaffenheit zurückgeführt werden. Der Tarif ist zu prüfen einmal bezüglich der Höhe seiner Gebühren und dann bezüglich seiner organischen Gestaltung.

a) Höhe der Gebühren.

Die Höhe der Taxen hängt abgesehen von der Gliederung des Tarifs ab von der Zahl der Verkehrsakte. Dieses Moment darf indes nicht nur in seiner Wirkung als korrigierender Faktor bei Tarifermäßigungen berücksichtigt werden. Denn selbst in dem günstigsten Falle, daß die Summe der Roheinnahmen nach einer Taxermäßigung infolge Zunahme der Verkehrsziffer dieselbe bleibt, ist mit der Ermäßigung eine Verminderung der Reineinnahme verknüpft, weil mit der Verkehrszunahme auch die Selbstkosten entsprechend — allerdings nicht ganz in demselben Maße — gestiegen sind. Der Umstand, daß die Ermäßigungen von 1886 und 1891 nach den früher angeführten Zitaten die korrigierende Verkehrszunahme in dem notwendigen Umfange nicht gebracht haben, beweist, daß die Erniedrigung der Sätze über die Forderungen des Verkehrsbedürfnisses hinausging.

Wenn aber die Ermäßigung von 1891 schon für die damalige Zeit zu niedrige Sätze brachte, so gilt dies in noch höherem Maße für die heutigen Verhältnisse. Die Kaufkraft des Geldes ist, — wenn man zur Gewinnung eines Anhaltes Sauerbecks Indexziffern zu Grunde legen darf — von 1891 bis 1906 beträchtlich gesunken.[1]) In ihren Ausgaben konnte sich die Telegraphenverwaltung den in einer Erhöhung der Preise für sämtliche technischen Materialien, sowie in der mehrmaligen Erhöhung der Löhne und Gehälter[2]) (also der Material- und Personalkosten) bestehenden Folgen dieser Geldentwertung weniger entziehen als vielleicht Privatunternehmer. Dazu kommt, daß infolge der weitgehenden vom

---

[1]) Nach den von Wagner, Soz. ökon. Theorie des Transp. pp. S. 453 u. 454 zit. Sauerbeckschen Index Number Tabellen XXXI u. XXXII betrug die Indexziffer für 1891—1900 66, für 1906 79.

[2]) Die im Jahre 1890 begonnene allgem. Gehaltsaufbesserung hat mit der Verabschiedung der Besoldungsgesetze im Jahre 1909 ihren Abschluß erreicht (vgl. Archiv f. P. u. T. 1902. S. 4.)

Reichstag gestellten Forderungen seit etwa 1900 das Arbeitsmaß der Beamten und Unterbeamten unter Aufwendung recht bedeutender Mittel für die umfangreichen Personalvermehrungen wesentlich herabgemindert wurde, ganz abgesehen von der gleichzeitig vorgenommenen Ausdehnung der Urlaubszeiten[1]). Dieser aus doppelten Gründen ganz wesentlichen Steigerung der Selbstkosten ist durch eine entsprechende Erhöhung der Gebühren bis heute noch nicht Rechnung getragen worden.

Die heute geltenden Tarifsätze sind also an sich viel zu niedrig bemessen. Die Höhe des Minderbetrags kann man sich ungefähr vergegenwärtigen, wenn man den um 2 Millionen (vgl. S 90) verminderten Betrag des Defizits — also 18 Millionen Mark — auf die Wortzahl der gebührenpflichtigen Telegramme (29 184 166 × 13,3)[2]) verteilt. Mit Rücksicht darauf, daß lediglich die internen Telegramme den Zuschuß erfordern und in der Annahme, daß die Nebengebühren für besondere Leistungen die Selbstkosten im allgemeinen decken, dürfte der für ein Wort sich hiernach ergebende Minderbetrag von 4,6 Pf. keinen allzu großen Fehler in sich schließen.

b) Tarifgestaltung.

Was nun die Gestaltung des Tarifs anlangt, so darf nach dem Ergebnis der Ausführungen in § 5 als erwiesen angesehen werden, daß der in Deutschland gegenwärtig geltende reine Worttarif ohne Berücksichtigung der Entfernung mit einer Mindestgebühr in Ansehung der heutigen Verkehrsverhältnisse nicht als die angemessene Tarifform angesehen werden kann. In Anpassung an die Selbstkosten müßte der Tarif sich zusammensetzen aus einer für alle Telegramme gleichen Grundtaxe und einer mit der Entfernung nach Zonen zunehmenden Worttaxe. Die Anwendung der Grundtaxe halten v. d. Borght[3]) und Grunzel[4]), die Berücksichtigung der Entfernung Wagner[5]) für gerechtfertigt. Die Weglassung der Grundgebühr und die dann notwendige Aufteilung der unveränderlichen Gesamtkosten auf die Einheitswortgebühr schließt eine Benachteiligung der langen Tele-

[1]) Vgl. hierzu Archiv f. P. u. T. 1902, S. 4; 1907, S. 4.

[2]) Statistik der R. P. u. T. Verw. f. 1907, S. 43 u. 45.

[3]) a. a. O. S. 405.

[4]) a. a. O. S. 308.

[5]) Sozialökon. Theorie des Kommunikations- u. Transportwesens. S. 86.

gramme, die Außerachtlassung der Entfernung eine ungerechtfertigte Belastung der Telegramme auf kürzere Strecken in sich. Die Annahme Schwaighofers, daß die Mindestgebühr von 50 Pf. in eine Grundtaxe von etwa 25 Pf. und eine Worttaxe von 2,5 Pf. zu zerlegen sei, dürfte nicht zutreffen. Die Mindestgebühr dürfte vielmehr lediglich der Absicht entsprungen sein, für jeden Transportakt einen gewissen Mindestbetrag an Einnahme sicher zu stellen. In diesem Sinne ist die Mindestgebühr auch neben einer Grundtaxe nicht ausgeschlossen. Schmidt[1]) erklärt einen Tarif mit Grund- und Worttaxe für irrationell, indem er durch Division der Gesamtgebühren (Grundtaxe und Wortgebührensumme) durch die Wortzahl findet, daß bei dieser Tarifierung die Gebühr pro Wort mit der Telegrammlänge abnähme, und läßt dabei außer acht, daß die Grundgebühr für eine Summe von Leistungen erhoben wird, die mit der Länge nicht nur nicht abnehmen, sondern zu ihr überhaupt in keinem Verhältnis stehen. Schwaighofer[2]) dagegen hält neben einer feststehenden Grundgebühr eine mit der Wortzahl abnehmende Worttaxe für angebracht und kommt so zu einem ziemlich komplizierten Tarif.

Unter der früher erörterten Voraussetzung (S. 49), daß die für jedes Telegramm gleichen Leistungen von der Länge des Telegramms unbeeinflußt bleiben, ist eben nur eines richtig: Entweder eine mit der Wortzahl abnehmende Worttaxe ohne Grundgebühr (hier würde sich also die Aufteilung der Grundgebühr nach dem Verhältnis der Wortzahl rechtfertigen lassen) oder eine Grundgebühr und eine von der Länge des Telegramms unabhängige Worttaxe. Diese letztere Form ist erstens genauer der Leistung angepaßt und zweitens in der Handhabung wesentlich einfacher. Sie ist also der anderen Gestaltung vorzuziehen.

Die Bemessung der Zonen könnte sich zweckmäßig an die für den Fernsprechverkehr geltende Zoneneinteilung unter Weglassung der ersten und der beiden letzten Zonen anschließen, da für diesen

---

[1]) Art. „Die Tarife pp." im Finanzarchiv XXIII. Jahrg. 1906, S. 132: z. B. bei einer Grundtaxe von 20 und einer Wortgebühr von 5 Pf.:

70	Pf. für ein Telegr. mit	10	Wörtern	. . .	7	Pf. pro Wort
95	„ „ „ „ „	15	„	. . .	6,33	„ „ „
120	„ „ „ „ „	20	„	. . .	6,00	„ „ „

[2]) a. a. O. S. 77.

dieselben Gesichtspunkte, die auch für den Telegraphen zu gelten haben, maßgebend sind.[1])

In der ersten Zone hätte auch der Geltungsbereich der Stadttelegramme, deren vorwiegende Luxusqualität, wie S. 40 gezeigt, die Vergünstigung einer ermäßigten Gebühr in keiner Weise rechtfertigt, zu verschwinden. Die Ermäßigung mit dem geringeren Leistungsaufwand zu erklären, ist mit Rücksicht auf die in größeren Städten zwischen mehreren Stadtämtern tatsächlich stattfindende telegraphische Beförderung und auf die Notwendigkeit der Nivellierung innerhalb gewisser Grenzen nicht stichhaltig. Ähnliche Erwägungen werden auch in Österreich zu der Anfang 1907 vorgenommenen Aufhebung der ermäßigten Ortstelegraphentaxe geführt haben.[2])

Wie hoch die Grundgebühr und die Wortgebühren für die einzelnen Zonen festzusetzen sein werden, läßt sich ohne statistische Ermittelungen kaum angeben. Vermutlich würde sich aber in der ersten Zone eine Verringerung der jetzigen Wortgebühr ergeben. Die Grundgebühr wäre so zu bemessen, daß sie auch einen Durchschnittsbetrag für die Bestellung innerhalb eines bestimmten Umkreises der Telegraphenanstalt mit enthielte, während außerhalb desselben Bestellgebühren einzuziehen wären. Die jetzigen Landbestellgebühren hätten dann innerhalb der Zone wegzufallen. Eine gewisse nach den Zonen abgestufte, für alle Zonen auf die gleiche Wortzahl bezogene (natürlich abgerundete) Mindestgebühr würde beizubehalten sein.

Eine Grenze wäre der Gebührenhöhe allerdings durch die Taxen für die Auslandstelegramme, die auf Verträgen und Abkommen beruhen, insofern gezogen, als ein Überschreiten der Auslandstaxen durch die Inlandstaxen untunlich ist. Dieser Fall würde indes abgesehen von Telegrammen nach Österreich kaum eintreten, da die niedrigste Auslandsgebühr — außer nach Österreich — 10 Pf. beträgt. Nach dem internationalen Telegraphenvertrag soll zwar die Gebühr für alle Telegramme, die zwischen den Telegraphenanstalten von je zwei vertragschließenden Staaten auf dem nämlichen

[1]) Die im vorigen Jahre dem Reichstag vorgelegte neue Fernsprechgebührenordnung sah folgende Zonen vor: bis 25 km, 50 km, 100 km, 250 km, 500 km, 750 km, 1000 km.

[2]) Arch. f. P. u. T. 1907. S. 208.

Wege gewechselt werden, einheitlich sein. „In Europa kann jedoch ein und derselbe Staat, hinsichtlich der Anwendung der einheitlichen Gebühr, in höchstens zwei große Gebiete eingeteilt werden,"[1]) also ein Zugeständnis an den Zonentarif. Im übrigen sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß nach den Ermäßigungen der Lissaboner Revision vom 11. Juni 1908 für die größeren Staaten eine Grund-Endgebühr von 9 centimes und eine Grund-Durchgangsgebühr von 7 centimes festgesetzt ist, Beträge, die zwar in besonderen Übereinkommen in den meisten Fällen erniedrigt sind, die aber doch beweisen, wie hoch die einzelnen Leistungen einzuschätzen sind. Auf der Berliner Telegraphenkonferenz 1885 wies Deutschland auf diese damals noch größere Differenz hin und bezeichnete es mit Rücksicht darauf, daß die Selbstkosten der Verwaltungen für ein internationales Telegramm geringer als für ein internes seien, für gerechtfertigt, die Gebühr für ein internationales Telegramm im Terminalverkehr höchstens gleich derjenigen für ein internes Telegramm festzusetzen.[2]) Heute dürfte es zweckmäßiger erscheinen, den Ausgleich auf entgegengesetztem Wege durch Erhöhung der internen Gebühren anzustreben.

Schließlich sei noch eine Möglichkeit erwähnt, eine engere Anpassung an die Leistung zu erreichen. Dies könnte durch eine größere Annäherung an den Buchstabentarif geschehen, der ja eigentlich die mit der Länge des Telegramms zunehmende Arbeit am besten erfassen würde. Der reine Buchstabentarif dürfte praktisch wohl kaum durchführbar sein. Als eine Annäherung an diesen käme daher wohl nur die Festsetzung von kleineren Buchstabengruppen — etwa von fünf Buchstaben — als Taxeinheit in Frage. Als Vorzug einer derartigen Preisbemessungsgrundlage wird hervorgehoben, daß dann der Unterschied zwischen Telegrammen in offener und geheimer (verabredeter und chiffrierter) Sprache wegfallen und so eine Tarifvereinfachung erzielt werden könne. Damit würde aber die im Grunde richtige Unterscheidung des größeren Leistungsaufwandes bei Telegrammen in geheimer Sprache (größere Aufmerksamkeit, langsameres Arbeiten) wegfallen, wenn für diese Telegramme nicht etwa eine höhere Einheitstaxe festgesetzt würde. Bei gleicher Taxierung läge die Gefahr der Überhandnahme dieser

---

[1]) Art. 10 des Vertrags.

[2]) Archiv f. P. u. T. f. 1885. S. 674.

Telegramme, mit denen umfangreiche Texte in wenigen verabredeten Zeichen übermittelt werden können, und damit einer Betriebserschwerung nahe.

Die Bedenken, die formell gegen den vorgeschlagenen Tarif mit Grundgebühr und einer nach etwa 4 Zonen zunehmenden Worttaxe, vielleicht in Verbindung mit einer Mindestgebühr, geltend gemacht werden, sind in der Hauptsache der Mangel an Einfachheit und das Zurückgreifen auf einen früher bereits in Geltung gewesenen Tarif.[1]) Beide Bedenken dürften einer stichhaltigen Begründung entbehren.

Wenn bei der Paketpost, deren Tarif indes bei weitem nicht als Muster hingestellt werden soll, mit ihren 246 Millionen Sendungen[2]) und ihren „272 verschiedenen Portosätzen“[3]) der Zonentarif noch besteht und er beim Fernsprechwesen mit seinen 230 Millionen Ferngesprächen, wie wir gesehen, noch eine Erweiterung erfahren soll, darf ein Telegrammtarif mit etwa 4 Zonen bei dem heutigen internen gebührenpflichtigen Verkehr von noch nicht 30 Millionen Telegrammen sicher mit Recht den Anspruch auf die Eigenschaft der Einfachheit erheben. Bei der Annahme dürfte eine Mehrleistung kaum entstehen, da die Zonen der bekannteren Orte bald im Gedächtnis behalten werden, bei unbekannteren Orten eine Zuhilfenahme amtlicher Verzeichnisse in den meisten Fällen aus anderen Gründen (amtlich richtige Bezeichnung des Ortes, geographische Zusätze, Dienstbereitschaft pp.) schon sowieso erforderlich ist. Auch das Publikum wird einen Mangel an Einfachheit kaum empfinden. Die Zonen werden ihm bald geläufig, zumal bei dem Charakter des Telegramms für den einzelnen Interessenten doch nur bestimmte Orte im allgemeinen in Frage kommen. Der übertrieben betonte Vorzug der Vorausbestimmung der Preise durch das Publikum hat beim Telegraphen nur einen geringeren Wert und käme nur für die Auflieferung von Telegrammen durch den Briefkasten in Frage, von der erfahrungsgemäß nur ziemlich selten Gebrauch gemacht wird.

Das Zurückgreifen auf einen früheren Tarif endlich ist jedenfalls dann nicht als Rückschritt anzusehen, wenn die Entwicklung

---

[1]) Schmidt, a. a. O. im Finanzarchiv 1906 S. 132/133 u. a.

[2]) Statistik der P. u. T. Verw. f. 1907 S. 62.

[3]) Ullrich, a. a. O. S. 105.

der Verhältnisse gezeigt hat, daß die Voraussetzungen und Erwartungen, unter denen eine Maßnahme ergriffen worden ist, nicht eingetroffen sind. Diese Voraussetzung beim Übergang zum Worttarif (1876) war aber beim Telegraphen eine wenn auch erst von der Zukunft erwartete ungleich größere und allgemeinere Benutzung dieser Verkehrsanstalt und eine ganz wesentlich gleichmäßigere Verteilung in der Benutzung, als in Wirklichkeit bis jetzt eingetreten ist.

c. Nebengebühren.

Die auf S. 82 ff. unter III—VII, XI und XII aufgeführten Nebengebühren dürften im Rahmen des jetzt geltenden Tarifs entsprechend den bezüglichen Mehrleistungen richtig bemessen sein. Die Annahme Schwaighofers,[1]) daß die Sondergebühren für Telegramme mit Vergleichung und für Empfangsanzeigen (Pkt. V u. VI) den durchschnittlichen Selbstkostenbetrag weit überragen, ist nicht zutreffend. Die Telegramme mit Vergleichung sind von jeder Empfangsstation vollständig an die gebende Anstalt zurückzutelegraphieren. Es entstehen also die doppelten Streckenkosten und auf der Station die Kosten für die mit der Länge des Telegramms veränderlichen Leistungen. Mit einem Viertel der Gebühren für ein Telegramm von gleicher Länge sind diese Kosten eher zu niedrig als zu hoch berechnet.

Die telegraphische Empfangsanzeige stellt ein vollständig neues von der Bestimmungsanstalt aufgeliefertes Telegramm dar, das dem Absender des Ursprungstelegramms zugestellt wird. Die Erhebung der Mindestgebühr für ein solches Telegramm ist somit durchaus gerechtfertigt.

Im Rahmen eines Zonentarifs würde daher in beiden Fällen bei der Gebührenfestsetzung nur noch die betr. Zone zu berücksichtigen sein. Dasselbe würde natürlich auch von den Anwortstelegrammen (IV) zu gelten haben.

Dagegen dürfte bei dringenden Telegrammen (III) die Mehrleistung, die nur in einer besonderen Gestaltung der von der Länge und der Beförderungsstrecke des Telegramms unabhängigen Leistungen besteht, am genauesten durch eine Erhöhung der Grundgebühr (etwa auf das Doppelte oder Dreifache) erfaßt werden.

[1]) a. a. O. S. 25.

Die übrigen in § 7 unter b erwähnten Nebengebühren würden von der Zonentarifierung unbeeinflußt bleiben.

Bezüglich der Zustellung der Telegramme an den Empfänger (Pkt. IX S. 83) wäre im Anschluß an die Ausführungen auf S. 62 zu fordern, daß die Bestellgebühren für einen gewissen Umkreis durchweg gleichmäßig — also unter Aufgabe der besonderen Landbestellgebühren — in der Grundgebühr mit in Ansatz gebracht würden.

Die Gebühr für das Zusprechen der Telegramme (Pkt. X), die sich in Ansehung der freien Zustellung der Telegramme unter den jetzigen Verhältnissen mit einer Mehrleistung nicht rechtfertigen läßt, würde — als in der Grundgebühr enthalten — wegzufallen haben.

Zum Schluß mögen einige Maßnahmen Erwähnung finden, welche auf eine weitere Differenzierung der dargebotenen Leistungen und damit auf Verkehrssteigerung abzielen. Die hierher gehörigen Aufschub- und Brieftelegramme dürften aus den bereits erörterten Gründen nicht zur Einführung zu empfehlen sein. Ebensowenig dürfte die von Schwaighofer[1]) vorgeschlagene, unter einer Gebührenerhöhung für Nachttelegramme vorzunehmende Erweiterung des Nachtdienstes den beabsichtigten Zweck einer Verminderung des Defizits erfüllen. Die allgemeine Zulassung des Nachtverkehrs würde nicht nur nicht im Finanzinteresse, wie Schwaighofer meint, liegen, sondern gerade an der Kostenfrage scheitern. Z. Zt. ist der Nachtdienst nur da eingerichtet, wo die erforderlichen Beamtenkräfte während der Nacht vollbeschäftigt werden können (also auf großen Telegraphenämtern mit Durchgangsverkehr und Postämtern, wo die für den Postdienst notwendigen Beamtenkräfte mit benutzt werden). Für die Ausdehnung des Nachtdienstes auf weitere Anstalten wird daher die Einstellung von Aushilfskräften erforderlich, deren Kosten in Anbetracht der während der Nacht höher zu bezahlenden Arbeit mit 300—400 M jährlich im Durchschnitt nicht zu hoch angesetzt sind. Für beispielsweise 10 000 Anstalten würde sich also eine jährliche Mehrausgabe von 3 bis 4 Millionen Mark ergeben. Daß dieser Ausgabe gegenüber bei erhöhten Gebühren eine höhere oder wenigstens gleiche Einnahme für Nachttelegramme aufkommen würde, darf — auch in Ansehung der S. 45 erörterten

---

[1]) a. a. O. S. 79.

Verhältnisse — als ausgeschlossen angesehen werden. Dem Zeitungsgewerbe, welches ein starkes Interesse am Nachtverkehr haben könnte, ist bekanntlich der Ausweg der Anmietung von Leitungen während der Nachtzeit geboten. Den übrigen Verkehr würden die erhöhten Taxen eher hemmen, als fördern und die Kosten für die allgemeine Nachtdienstbereitschaft, die ja nicht erst mit den einzelnen Verkehrsleistungen entstehen, ungedeckt lassen. Andererseits würde eine den Anreiz zur Steigerung des Nachtverkehrs bezweckende Gebührenermäßigung zur Auflieferung der weniger dringlichen Telegramme während der Nachtzeit führen, ohne jedoch eine wesentliche Steigerung des gesamten Telegrammverkehrs hervorzurufen. Also auch in diesem Falle blieben die Mehrkosten für den Nachtdienst zum größten Teil ungedeckt.

Eine Erhöhung der Einnahmen dürfte dagegen von der Einführung von versicherten Telegrammen zu erwarten sein. Die zweckmäßigste Organisation einer derartigen Einrichtung müßten allerdings erst die Erfahrungen der Praxis bringen. Wenn der Umfang der Inanspruchnahme dieser Einrichtung es rechtfertigte, würde der vorteilhafteste Weg vielleicht in der Übernahme der Haftpflicht durch eine Gesellschaft gegen Zahlung einer Prämie seitens der Reichs-Telegraphenverwaltung zu finden sein. Die der Telegraphenverwaltung verbleibende Einnahme an Versicherungsgebühren müßte dann aber zum mindesten die Höhe der von der Verkehrsanstalt zu zahlenden Versicherungsprämie erreichen. Neben der Versicherungsgebühr wäre die Gebühr für die Vergleichung der Telegramme besonders zu erheben.

Eine für den Verkehr sicher vorteilhafte Erweiterung könnte ferner auch die Einrichtung der Antworttelegramme erfahren. Gegenwärtig ist die Vorausbezahlung eines Antworttelegramms an die Auflieferung eines Telegramms gebunden. In vielen Fällen kommt es aber dem Interessenten gar nicht darauf an, die Mitteilung, auf welche er eine telegraphische Antwort verlangt, selbst telegraphisch zu befördern, namentlich, wenn auf eine längere Auseinandersetzung, die besser und klarer brieflich zu machen ist, nur eine kurze telegraphische Entscheidung gewünscht wird. Diesem Bedürfnis könnte dadurch entsprochen werden, daß ohne den Zwang der Absendung eines Telegramms Antwortscheine käuflich abgegeben würden, die dann brieflich in der oben angedeuteten Weise

benutzt werden könnten. Irgend welche Bedenken sind gegen ein derartiges Verfahren wohl kaum geltend zu machen, zumal da nach den geltenden Bestimmungen schon jetzt der Antwortschein gewissermaßen ein Inhaberpapier ist, das von jedermann bei jeder beliebigen Anstalt zur Auflieferung eines seinem Werte entsprechenden Telegramms benutzt werden kann.[1]) Die verkäuflichen Telegrammscheine könnten entweder handschriftlich ausgefertigt oder mit eingedruckter Freimarke versehen werden, die den nach der Zone verschiedenen Mindestwert zu bezeichnen hätte.

Eine derartige Einrichtung würde sicher zu einer Verallgemeinerung des Verkehrsmittels beitragen.

Erwähnt sei noch, daß in Österreich seit 1907 eine Gebühr von 2 h für das amtliche Telegrammaufgabeformular erhoben wird,[2]) eine Gebühr, die beim reinen Worttarif ihre Berechtigung hat, bei einem Tarif mit Grundgebühr aber in dieser mit enthalten sein muß.

---

[1]) Nach Art. L, 1 der Lissaboner Revision (1908) des Internationalen Telegraphen-Vertrags „berechtigt der Antwortschein, in den Grenzen seines Wertes ein Telegramm irgendwohin bei jeder Anstalt der Bestimmungsverwaltung unentgeltlich aufzugeben“ (S. 70). Nach den früheren Bestimmungen durfte nur der Empfänger den Antwortschein benutzen.

[2]) Archiv f. P. u. T. f. 1907. S. 208.

Schluß.

Daß die sich aus der theoretischen Betrachtung ergebenden Tarifänderungen im Durchschnitt eine Erhöhung der gegenwärtigen Gebühren bedeuten, steht außer Zweifel. Es ist die Frage zu beantworten, ob diese Erhöhung auf das Wirtschaftsleben im allgemeinen so schädigend wirken würde, daß die Beibehaltung der gegenwärtigen Zuschußwirtschaft als eine unabweisbare Forderung der Volkswirtschaftspolitik erscheint.

Wenn de Terra[1]) meint, daß die Beförderungspreise garnicht die ihnen meist zugesprochene Wichtigkeit haben, so gilt dies besonders auch vom Telegraphen. Wie wir gesehen haben, wird diese Verkehrsanstalt nur von einer verhältnismäßig geringen Anzahl von Menschen, die sich wiederum hauptsächlich nur auf einige Klassen verteilen, in Anspruch genommen. Für die privatwirtschaftlichen Etats selbst ist das Konto für Telegramme in den meisten Fällen von ganz untergeordneter Bedeutung. Ausgenommen sind hier vielleicht Bank- und Börsengeschäfte und einige der größeren Zeitungsunternehmen und Nachrichtenbureaus. Diesen bietet sich aber durch verabredete Sprache und Fernsprecher die Möglichkeit zur Verbilligung ihres Nachrichtenverkehrs. In großen industriellen Unternehmungen (Maschinenfabriken, Eisengießereien, Baumwollspinnerei) ist, wie Verfasser durch persönliche Umfrage festgestellt hat, das Konto für den internen Telegrammverkehr im Verhältnis zu den Millionenumsätzen so minimal, daß selbst eine größere Erhöhung der Telegrammgebühren nicht ins Gewicht fallen würde. Die Gebührenerhöhung würde im geschäftlichen Verkehr im allgemeinen also leistungsfähige Schultern treffen, im persönlichen und familiären Verkehr aber kaum drückend empfunden werden können, weil sich hier der telegraphische Verkehr — auf

---

1) Soziale Verkehrspolitik. S. 10.

eine Person bezogen — nur auf wenige Ausnahmefälle beschränkt oder Luxusbedürfnissen entspringt. Würde aber — was nicht ausgeschlossen ist — in der ersten Zone eine Verbilligung gegenüber dem jetzigen Tarif eintreten können, so würde diese dem weiteren Nachbarortsverkehr in erwünschter Weise zu gute kommen.

Eine Abwälzung des Erhöhungsbetrags ist beim Telegraphen kaum zu befürchten. Die in Frage kommenden Beträge bilden nicht so unmittelbar ein Element der Produktionskosten, wie etwa die Frachtpreise, und dann sind sie eben zu gering, als daß ihre Aufteilung auf die einzelnen Produkte angängig wäre. Cohn[1]) sieht in dem energischen Widerstande der Interessenten gegen eine Tariferhöhung, in dem „Eifer, mit dem die Vertreter von Handel und Industrie beständig für Verminderung der „Portoauslagen" tätig sind", den Beweis für die Unmöglichkeit der Abwälzung solcher „Auslagen".

Der Hinweis auf niedrige Tarife anderer Länder muß mit äußerster Vorsicht aufgenommen werden, weil ein unmittelbarer Vergleich — ohne Berücksichtigung der wirtschaftlichen und kulturellen Verschiedenheit, des Geldwertes und der staatlichen Finanzen in diesen Ländern — zu richtigen Schlüssen nicht führt.

Wenn aber eine Gebührenerhöhung in den einzelnen Fällen nicht wesentlich ins Gewicht fällt, dann sind Störungen in den mittelbaren Wirkungen des Telegraphen für die Allgemeinheit auch nicht zu befürchten und die nachteiligen Folgen einer Tarifverteuerung, die Schmidt[2]) annimmt, werden nicht eintreten, ebenso wie seine Hoffnung auf eine Ermäßigung des Tarifs infolge der Verwendung von leistungsfähigen Maschinenapparaten in absehbarer Zeit nicht in Erfüllung gehen dürfte. Denn der Zeitpunkt, wo die Stärke des Verkehrs eine umfangreiche Anwendung solcher Apparate erfordert, liegt noch in weiter Ferne und auch dann würden — wie gezeigt — die Personalkosten sich kaum verringern. Diese Überschätzung der Wirkungen der Technik in ökonomischer Beziehung und der mittelbaren Wirkungen einer Gebührenerhöhung auf das allgemeine Wirtschaftsleben führen beim Telegraphen meist zur Außerachtlassung des Umstandes, daß auch das

---

[1]) Cohn, Zur Gesch. u. Politik d. Verkehrswesens, Stuttgart 1900. S. 401.

[2]) a. a. O. im Finanzarchiv 1906. S. 137.

enorme jährliche Defizit in seinen finanziellen Wirkungen das allgemeine Wirtschaftsleben berührt und zwar zunächst unmittelbar durch höhere Steuern pp. Die mittelbare Wirkung des Defizits charakterisiert Cohn[1]) treffend mit den Worten: „Ist die Zuschußwirtschaft von Vorteil? Nein. Es wird dann anderswoher das Geld genommen, wo es nicht so reichlich fließt, und es wird gespart, wo es nicht sein darf, an der Ausbreitung des Verkehrsmittels, der volkswirtschaftliche Schaden ist dann bei weitem größer."

Wie die Wissenschaft, so halten auch die Verwaltungen selbst — die deutsche und auch die ausländischen — den gegenwärtigen Zustand nicht mehr für den angemessenen und wünschenswerten. Dies zeigt sich in den verschiedenen offiziellen Auslassungen[2]) und in Deutschland auch in der konsequenten Ablehnung von Eingaben wegen Gebührenermäßigungen mit dem regelmäßigen Hinweis auf die ungünstige finanzielle Lage.[3])

Daß eine Änderung des als unhaltbar erkannten Zustandes noch nicht erfolgt ist, dürfte seinen Grund neben den in rechtlicher Beziehung (Notwendigkeit eines Gesetzes) bestehenden Unbequemlichkeiten z T. mit in der übertriebenen Bedeutung haben, die der sogenannten „öffentlichen Meinung" beigelegt wird. Es darf aber nicht vergessen werden, daß die „öffentliche Meinung" in diesem Falle doch nur die rücksichtslose Geltendmachung des Eigennutzes weniger ist. Die Gründe, die zusammengewirkt haben, die herrschenden Vorurteile zu erzeugen, sind nach Cohn[4]) „der Kampf der Aufklärung gegen den alten Staat und gegen die Fiskalität seiner Verwaltung — die Gewöhnung einer unverantwortlichen Opposition, welche immer von den Rechten, niemals von den Pflichten

---

[1]) Cohn, Zur Geschichte u. Politik des Verkehrswesens. S. 387.

[2]) Nach der Verkehrszeitung (1908. S. 444) klagt z. B. der englische Generalpostmeister, daß die „leidige Telegraphie in unerwünschtester Weise mit Unterbilanz arbeite." Die Gründe für den schweren Verlust der Telegraphenverwaltung werden in den Sixpencetelegrammen, der freien Zustellung und dem billigen Tarif für die Presse gefunden. (Zeitschr. f. Schwachstromtechn. f. 1907. S. 262.)

[3]) Neben bereits zitierten Äußerungen sei hier noch die Ablehnung des von der Handelskammer zu Köln beantragten Nachbarortsverkehrs erwähnt (1904): „Da ferner der jetzige niedrige Tarif für den allgemeinen Verkehr bereits nicht die Kosten der Telegrammbeförderung deckt, so verbietet sich auch aus wirtschaftlichen Gründen die gewünschte Tarifermäßigung." (Zeitschr. f. Handel und Gewerbe. 12. Jahrg. 1904/05. S. 6.)

[4]) Cohn, Zur Geschichte u. Politik des Verkehrswesens. S. 387.

des Volkes redet — die Auffassung des Volkes als einer gleichartigen Menge von Individuen statt einer Vielheit von entgegengesetzten Interessen — die Verwechselung des Charakters der öffentlichen Verkehrsanstalten mit dem Charakter der elementaren staatlichen Institutionen — die agitatorische Gewandtheit, mit der starke Interessenvertretungen in neuerer Zeit verstanden haben, ihre Wünsche mit dem Schein der elementaren Staatsaufgaben zu umkleiden — die Kurzsichtigkeit, mit der sich gerade die radikalen Parteien, in Verkennung der durch sie vertretenen Interessen von diesem Scheine haben blenden lassen." Das Wichtigste ist „die systematische Auseinandersetzung des Verhältnisses von Staatshaushalt und Verkehrsanstalten, welche mit jenen Vorurteilen aufräumt und jenen Gesinnungen entgegentritt". In Ansehung der mißlichen Finanzlage des Reichs weist dieser Gelehrte auf die Bestimmungen des preußischen Gesetzes über die Kommunalabgaben vom 14. Juli 1893 hin, die in den §§ 3, 4, 9 und 20 die Verwaltungsgrundsätze für gewerbliche Unternehmungen der Gemeinden normieren, und bezeichnet sie auch für die staatlichen öffentlichen Verkehrsanstalten als zutreffend.[1])

Nach allem darf daher wohl behauptet werden, daß eine gerechtere Gestaltung und Erhöhung des Telegrammgebührentarifs für den inneren Verkehr eine schädigende Wirkung auf die Volkswirtschaft nicht haben wird. Dem Realpolitiker, der in der Gesundung der Reichsfinanzen die sicherste Gewähr und die Grundbedingung für eine gedeihliche Entwicklung des nationalen Wirtschaftslebens erblickt, wird daher, auch wenn er den radikaleren Anschauungen Cohns nicht überall folgt, die Forderung nach Beseitigung des als unzulässig erkannten Defizits der Telegraphenverwaltung durch strenge Durchführung des bescheidenen Gebührenprinzips als durchaus gerechtfertigt erscheinen.

---

[1]) Cohn, Zur Geschichte u. Politik des Verkehrswesens. S. 388.

Lebenslauf.

Ich, Hugo Michael Christian Heidecker, bin am 5. September 1877 zu Nürnberg als Sohn des Kaufmanns (†) Georg Heidecker und seiner Ehefrau Louise geb. Jäger geboren und evangel.-luther. Konfession. Von Ostern 1888 ab besuchte ich das (humanistische) Thomas-Gymnasium in Leipzig, wohin meine Eltern inzwischen übergesiedelt waren, und verließ es Ostern 1897 mit dem Zeugnis der Reife, um als Anwärter für die höhere Postlaufbahn (Posteleve) in den Reichs-Postdienst einzutreten. Im Mai 1900 bestand ich die erste Fachprüfung und wurde — bisher meist in Leipzig beschäftigt — im Herbst desselben Jahres nach dem Ober-Postdirektionsbezirke Chemnitz versetzt, wo ich u. a. vertretungsweise mit der Verwaltung des Postamts II. Kl. in Oberfrohna und des Postamts I. Kl. in Klingenthal (Sa.) beauftragt wurde. Während der Winterhalbjahre 1901/2 und 1902/3 war ich zum Besuche der Postakademie in Berlin (Post- und Telegraphenschule) abgeordnet, wo ich neben fachwissenschaftlichen und naturwissenschaftlichen Vorlesungen auch solche aus dem Gebiete der Rechts- und Staatswissenschaften und der Nationalökonomie hörte. Im Jahre 1903 wurde ich in Chemnitz etatsmäßig angestellt und ging im selben Jahre mit der Tochter Emma des Buchdruckereibesitzers Theodor Süß in Wilhelmshaven die Ehe ein.

Nachdem ich im Jahre 1905 die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie vor dem Prüfungsrate des Reichs-Postamts in Berlin bestanden hatte, wurde ich im Frühjahr 1906 als Ober-Postpraktikant zur Ober-Postdirektion Leipzig versetzt.

Durch diese Versetzung erhielt ich meinen Wünschen entsprechend die Gelegenheit, die auf der Post- und Telegraphenschule begonnenen staatswissenschaftlichen Studien fortzuführen: Im April 1906 an der Universität Leipzig immatrikuliert, hörte ich bis zum S. S. 1909 hauptsächlich Vorlesungen bei den Herren Professoren Bücher, Schmidt, Hasse †, Eulenburg, Binding, Friedberg und Mayer und nahm von S. S. 1907 bis S. S. 1908 als Mitglied der Vereinigten Staatswissenschaftl. Seminare an den Übungen für theoretische und praktische Nationalökonomie sowie Finanzwissenschaft teil. Von Anfang November 1909 bis Ende Februar 1910 habe ich — von der Ober-Postdirektion beurlaubt — die Fortbildungskurse der Staatswissenschaftlichen Vereinigung in Berlin besucht.